


58. Sitzung, Montag, 21. Juni 2004, 14.30 Uhr

 Vorsitz: *Emy Lalli (SP, Zürich)*
Verhandlungsgegenstände
22. Sanierung der Glattuferwege

 Antrag des Regierungsrates vom 11. Februar 2004
 zum Postulat KR-Nr. 265/2001 und gleich lautender
 Antrag der KEVU vom 13. April 2004 **4153**..... *Seite 4593*
23. Parkplatzhandel

 Motion Willy Germann (CVP, Winterthur) vom
 25. Februar 2002
 KR-Nr. 64/2002, Entgegennahme als Postulat,
 Diskussion..... *Seite 4599*
24. Neunutzung des Kasernenareals

 Interpellation Willy Germann (CVP, Winterthur) und
 Willy Furter (EVP, Zürich) vom 4. März 2002
 KR-Nr. 74/2002, RRB-Nr. 647/17. April 2002 *Seite 4608*
25. Neuordnung der Siedlungsstruktur in der Flughafenregion

 Motion Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen) und
 Heinrich Wuhrmann (SVP, Dübendorf) vom
 25. März 2002
 KR-Nr. 99/2002, RRB-Nr. 1133/17. Juli 2002 (Stellungnahme
 (gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 88/2003,
 108/2003, 317/2003 und 124/2004) *Seite 4621*

26. Reduktion des flughafeninduzierten NO_x-Emissionsplafonds

Postulat Thomas Hardegger (SP, Rümlang), Sabine Ziegler (SP, Zürich) und Ruedi Lais (SP, Wallisellen) vom 17. März 2003

KR-Nr. 88/2003, RRB-Nr. 949/2. Juli 2003 (Stellungnahme)

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 99/2002, 108/2003, 317/2003 und 124/2004) Seite 4625

27. Flughafenprojekt Parallelpiste (Variante «Grün»)

Interpellation Ursula Moor-Schwarz (SVP, Höri) und Othmar Kern-Schneider (SVP, Bülach) vom 31. März 2003

KR-Nr. 108/2003, RRB-Nr. 680/14. Mai 2003

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 99/2002, 88/2003, 317/2003 und 124/2004) Seite 4632

28. Steuerung des Wohnungsbaus in potenziellen Fluglärmgebieten

Interpellation Ruedi Lais (SP, Wallisellen) und André Bürgi (SP, Bülach) vom 20. Oktober 2003

KR-Nr. 317/2003, RRB-Nr. 1836/11. Dezember 2003

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 99/2002, 88/2003, 108/2003 und 124/2004) Seite 4635

29. Entschädigungsgesetz

Einzelinitiative Prof. Dr. Roland Zimmermann, Gockhausen, vom 30. März 2004

KR-Nr. 124/2004

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 99/2002, 88/2003, 108/2003 und 317/2003) Seite 4640

Verschiedenes

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 4662

Geschäftsordnung

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

22. Sanierung der Glattuferwege (*Reduzierte Debatte*)

Antrag des Regierungsrates vom 11. Februar 2004 zum Postulat KR-Nr. 265/2001 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 13. April 2004 **4153**

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die KEVU beantragt einstimmig die Abschreibung des Postulates.

Seit ein paar Wochen zeigt sich das Wetter freundlich und die Lust, in die Natur zu gehen und dort das Leben zu geniessen, hat deutlich zugenommen. Ob mit Skates, Fahrrad, zu Fuss oder zu Pferd – die Volksgesundheit steigt und so auch die Emotionen gegenüber dem Belag der Wander-, Velo- und Fahrwege. Die Situation an der Glatt ist exemplarisch für manche andere Wege am Wasser oder in den Wäldern des Kantons Zürich.

Seit acht Jahren wird gemäss den Richtlinien des BUWAL das so genannte Recycling-Asphaltgranulat eingesetzt, um diese natürlichen Uferwege zu befestigen und für Wanderer oder für Personen mit dem Fahrrad geniessbar zu machen. Es hat sich gezeigt, dass man dieses Granulat nicht nur einsetzen will, weil es nützlich ist, sondern auch, weil man einen Grundsatz hat, welcher besagt, dass Abfall in der Nähe entsorgt und recycelt genutzt werden sollte. Das ist der Fall und deshalb hat man diese Wege mit Granulat belegt.

Das Ausgangsmaterial dieses Granulats ist Fräsmaterial von Strassen. Wenn diese abgebrochen oder in Stand gesetzt werden, wird so ein Fräsmaterial abgebaut, welches in Granulat umgewandelt und in die Wege eingebracht wird. Leider – und das hat sich erst jetzt gezeigt – enthält dieses Granulat auch Bitumen, also Asphalt, und zusätzlich zu den normalen Schlackstoffen Festigungsstoffe. Erst nach dem Einsatz, nach ein paar Jahren hat sich gezeigt, dass dieses Granulat durch den Einfluss von Sonne und Wärme zu einem Hartbelag wird. Was ist die Folge daraus? Eine gewisse Versiegelung der Wege. Diese Versiegelung war nicht vorgesehen. Wir wollten eigentlich Wanderwege und

diese müssen durchlässig sein für Regen und sollten angenehm, sogar ein Weichbelag, für die Nutzerinnen und Nutzer sein.

Es ist gut, dass auch die Baudirektion mit Besorgnis festgestellt hat – eine von den Kantonen Zürich, Luzern und Bern lancierte Studie hat es gezeigt –, dass dieses Material, das man ursprünglich als sinnvoll beurteilt hat, eben nicht sinnvoll ist. So sagt jetzt die Baudirektion, dieses Material werde nicht mehr eingesetzt und – das wurde leider nicht gemacht – ein Rückbau dieses Granulats wäre eigentlich ein sinnvolles Ziel.

In der Kommission wurde noch ein weiterer Punkt ein bisschen beleuchtet, nämlich, ob dieses Material sich nicht auch auswaschen lässt und so für das Grundwasser und auch für das Fließwasser gewisse toxische Wirkungen entstehen könnten. Das ist zum Glück nicht der Fall, weil es sich hier um organische, chemische Substanzen handelt und diese nur durch organische Substanzen ausgewaschen werden können. Regenwasser ist keine solche Substanz, die eine Auswaschung verursachen könnte. Wir haben also zum Glück keine Beeinträchtigung von Grund- und Fließwasser, aber wir haben die Problematik, dass diese Wege eben nicht als Fuss- und Wanderwege brauchbar sind und sich langsam in Strassen im herkömmlichen Sinn verwandeln. Ich bin sehr froh, dass die Baudirektion das auch realisiert hat und in Zukunft keine solchen Beläge mehr nutzen will.

Im Namen der Kommission möchte ich gerne dem Kantonsrat beantragen, dass man dieses Postulat abschreibt.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Von der Baudirektion wurde am 18. Juli 2001 die Anfrage von Susanne Rihs über die Verwendung von Asphaltgranulat zum Unterhalt der Glattuferwege dahingehend beantwortet, dass das eingebrachte Deckmaterial dank seiner Wasserdurchlässigkeit und seiner Elastizität sich sehr gut eigne zum Unterhalt der Wege. Der eigentliche Zweck der Wege ist der Unterhalt der Glattufer, bei dessen Arbeiten die Wege durch schwere Fahrzeuge befahren werden müssen. Andererseits werden diese Wege durch Spaziergänger, Familien mit Kinderwagen, Personen im Rollstuhl und ältere Menschen dank ihrer Gehfreundlichkeit gerne benutzt; und zwar spreche ich hier von der Glattuferseite, die keinen festen Deckbelag hat und für die Velofahrer vorgesehen ist. Ebenfalls wurde in der Antwort auf das Umweltschutzgesetz und das kantonale Abfallgesetz verwiesen, die das

Wiederverwerten von Abfällen festschreiben, und dies zum Erlass von Richtlinien bei der Verwendung und Verwertung von mineralischen Bauabfällen durch das BUWAL führten – nicht zuletzt auch zur Schonung der natürlichen Ressourcen.

Am 11. Februar 2004, im Bericht und Antrag des Regierungsrates zum Postulat 265/2001, gelten die gemachten Aussagen nicht mehr. Eine Arbeitsgruppe hat festgestellt, dass sich durch Sonneneinstrahlung das Asphaltgranulat verfestigt und verkittet und deshalb als für Wanderwege ungeeignet eingestuft werden müsse. Zweieinhalb Jahre früher wurden solche Wanderwege noch als elastisch und wasserdurchlässig beurteilt. Der ursprüngliche Anlass dieser Vorstösse war der Umstand, dass sich durch die Verwendung von Asphaltgranulat auf diesen Wegen kein grüner Mittelstreifen mehr bilden könne und somit Insekten und anderes Kleingetier ihren Lebensraum verlören. Ich bin kürzlich an einem schönen Sonntagnachmittag diese Wege ein Stück weit abgelaufen, habe dabei die Leute gezählt, die diese Wege benutzen, habe Wegbreiten gemessen und – dafür entschuldige ich mich – mit dem Messer an den Wegen gekratzt. Meine Erfahrung im Unterhalt von Wald- und Rebstrassen, auch von solchen mit einer Granulat-Deckschicht, zeigen mir, dass das Einwachsen eines grünen Mittelstreifens nicht in erster Linie von der Beschaffenheit der Deckschicht, sondern vielmehr von der Beanspruchung der Wege abhängt. Pflanzen vermögen bei einer extensiven Nutzung von Wegen deren Oberschichten problemlos durchstossen. Innert Kürze bildet sich dort eine Schicht von Pionierpflanzen. Viel begangene Wege aber – und solche sind die Glattuferwege – wachsen ebenfalls ein, aber vorwiegend von den Seitenrändern her, da der Spaziergänger sich nicht an den Wegrändern, sondern vielmehr in der Wegmitte bewegt. Dass meine Aussage stimmt, sehen Sie auch daran, dass in Höri ein Teilstück, das eine Asphaltgranulat-Deckschicht aufwies, nachträglich übersandet wurde, eine Massnahme, die nur Mehrkosten generiert hat, ohne dass sich dabei bis heute der grüne Mittelstreifen gebildet hätte.

Wege mit Asphaltgranulat-Deckschicht bieten einen hohen Gehkomfort, sind staubfrei, erosionsarm und trocknen schnell nach einem Regen. Durch eine gewisse Befestigung wandert das eingebrachte Material weniger in die benachbarten Grundstücke ab. Sie müssen weniger häufig unterhalten werden und sind dadurch kostensparend. Die im Antrag als bescheiden bezeichneten Kosteneinsparungen beziehen sich lediglich auf die Preisdifferenz zwischen Strassenkies und Recyclingma-

terial und tragen dem erwiesenen Minderaufwand beim Unterhalt keine Rechnung. Die eingesparten Kiesmengen von 3000 Kubikmetern werden ebenfalls als unbedeutend dargestellt, entsprechen aber in Tat und Wahrheit einem Kieszug von 75 Waggons à 40 Kubikmetern oder einem Gesamtgewicht von 4500 Tonnen.

Esther Arnet (SP, Dietikon): Was soll man schon sagen zu dieser Vorlage? Kollegin Susanne Rihs reichte ihren Vorstoss im Jahr 2001 ein. Bis er überwiesen war, war die Sanierung des Glattuferweges längst abgeschlossen. Und bis wir hier im Rat diese Vorlage beraten, muss der Weg wohl bald wieder saniert werden.

Das hat ja sein Gutes: Die Meinung über dieses Recycling-Asphaltgranulat wechselt ja schliesslich auch laufend. Die einen Fachleute meinten, das sei eine grossartige Wiederverwertungsgeschichte für abgebrochene Strassen, und die andern fanden, solches Material dürfte nicht für Fuss- und Wanderwege verwendet werden. In der Zwischenzeit haben aber die ehemaligen Fans des Materials festgestellt, dass es sich gar nicht eignet, weil es sich verfestigt. Und heute sind eigentlich alle Fachleute überzeugt, dass dieses Material – aus welchen Gründen auch immer – ungeeignet ist. Deshalb wird es im Kanton Zürich nicht mehr eingesetzt. Nun können also die Krabbeltiere wieder über Naturwege krabbeln und das ist doch schön. Wer nun aber glaubt, diese Geschichte hätte ihr Happy-End gefunden, weil sich jetzt alle Fachleute einig sind, der täuscht sich. In der Kommission entwickelte sich ja eine neue Fangemeinde des Granulates, die genau diese Verfestigung grossartig findet, wie wir soeben von Kollege Hanspeter Haug gehört haben.

Die SP ergreift in dieser zentralen Frage Partei für die Krabblertiere und stimmt der Abschreibung des Postulates zu.

Jürg Stünzi (Grüne, Küsnacht): Wir Grünen begrüßen, dass die Regierung davon Abstand nimmt, für Wanderwege Recycling-Asphaltgranulat zu verwenden. Beim Spazieren, Wandern oder Joggen schätzen wir es, auf schmalen Treppfaden oder chaussierten Flurwegen zu gehen. Solche Wege sind mit tonigen oder kalkigen Kiesschichten bedeckt, die den Wandernden den Eindruck eines althergebrachten, sanften und naturnahen Wegausbaus vermitteln. Hier wäre der Anblick von Recyclingkies mit dunklen Bitumenresten störend.

Ich möchte hier aber trotzdem eine Klammerbemerkung anbringen: Aus Sicht der Abfall- und Recyclingwirtschaft ist es durchaus notwendig und sinnvoll, alle Möglichkeiten zum Einsatz von Recyclingbaustoffen systematisch zu prüfen – Stichwort: Kreislaufwirtschaft. Dass heute überschüssiges Asphaltgranulat in Deponien verbracht werden muss und die Landschaft auffüllt, ist auch nicht der Nachhaltigkeit letzter Schluss – Klammer zu.

Es ist sicher richtig, Asphaltgranulat und insbesondere Asphaltfräsgut für die sensible Nutzung als Wanderweg-Oberbau auszuschliessen.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Sie hören mich heute zum letzten Mal. Am 6. April 2004 erging ein Hirtenbrief der Baudirektion an alle Städte und Gemeinden im Kanton Zürich – dies zu einem Zeitpunkt, in dem das Geschäft noch nicht einmal in der KEVU abschliessend behandelt, geschweige denn im Kantonsrat war – mit der Kernaussage, dass Abfallgranulat für Wanderwege ungeeignet sei. Der Zeitpunkt des Aussands dieses Schreibens drückt nicht gerade die Wertschätzung gegenüber dem Parlament aus. Dieses Schreiben nimmt Bezug auf das vorliegende Postulat und ist das Ergebnis der eingesetzten Arbeitsgruppe – einer Arbeitsgruppe, deren Zusammensetzung vorwiegend aus Mitarbeitern der involvierten Ämtern bestand mit einer Ausnahme: Der technische Leiter der Zürcher Wanderwege als Interessenvertreter wurde in die Meinungsbildung einbezogen. Wenn schon Interessen in diese Sache eingebracht werden konnten, so hätten mindestens die Vertreter jener Organisationen ebenfalls angehört werden müssen, denen der Unterhalt von Flur- und Waldstrassen obliegt.

Die Empfehlung der Arbeitsgruppe ist denn auch einseitig und unverhältnismässig und entbehrt jeglicher rechtlichen Grundlage. Der viel zitierte Artikel 6 der Verordnung über Fuss- und Wanderwege bezieht sich auf – Zitat –«bitumen-, teer- und zementgebundene Deckbeläge»; hier sprechen wir aber von Deckschichten, und zwar von jenen, die am 18. Juli 2001, wie gesagt, als elastisch und wasserdurchlässig bezeichnet wurden. Das ist eigentlich der Grund, warum mich dieses Geschäft dermassen bewegt.

Ich bin nicht der Vertreter der Recyclingfirmen, aber ich will Ihnen zwei Gründe dazu nennen: Erstens kann ich wohl gut nachvollziehen, dass es Orte gibt, an denen der Einsatz von Abfallgranulat nicht sinnvoll ist. So wird es beispielsweise niemandem einfallen, auf den Berg-

wanderwegen des Hörnli dieses zu verwenden. Auch gibt es sensible Bereiche wie in Gewässerschutzzonen, wo es sicher auch nicht hingehört. Andererseits sind unsere Zürcher Wälder von einem dichten Wegnetz durchzogen, welches zu einem grossen Teil auch als Wanderwege genutzt wird. 60 Prozent oder knapp 30'000 Hektaren Wald sind im Kanton Zürich im Besitz von Privaten, die für den Wegunterhalt aufkommen. Dies ist nachzulesen im Protokoll des Regierungsrates vom 19. Oktober 1988 über den Vollzug des Fuss- und Wanderweggesetzes. Hier spielt es nun angesichts der Ertragslage in der Waldwirtschaft wirklich eine Rolle, ob für das Material, das verwendet wird, 20 oder 70 Franken pro Kubikmeter aufgewendet werden müssen und ob der Unterhaltsintervall fünf oder zehn Jahre ist. Anders gesagt hat die Beschaffenheit der Wege sich nach der Hauptnutzung zu richten – und hier hat nun das Recyclingmaterial unbestrittene Vorteile – und nicht nach den Wünschen einzelner Interessengruppen.

Was ist eigentlich ein Wanderer? Gemäss Definition von Jürg Stünzi ist dies ein rotbesockter, «knickerbockerbehoster» Rucksackträger. Von dieser Spezies – und dies meine ich nun nicht despektierlich – habe ich bei meinem Sonntagsaufzug an der Glatt nur wenige gesehen. Um so mehr begegneten mir neben den slalomfahrenden Bikern Sonntagspaziergänger und Familien mit Kind und Kegel; die Kinder zum Teil auf dem Dreirad, die Kegel im Kinderwagen. Und nun schieben Sie mal einen kleinrädigen Buggy über einen Weg mit einer kiesigen, weichen Oberschicht! Entweder streben Sie die gleichen Oberarme an wie unser Kugelstossmeister Walter Müller (*Heiterkeit*) oder Sie verfluchen den Tag, an dem Sie im Kantonsrat dieses Postulat abgeschrieben haben. Sie sehen, an Wege, die auch als Wanderwege genutzt werden, werden von den verschiedenen Benützern unterschiedliche Ansprüche gestellt. Der Bericht und Antrag zum vorliegenden Postulat kommt nur den Wünschen einer einzelnen Gruppe entgegen. Er ist deshalb unausgewogen, einseitig und vermag der Multifunktionalität von Wanderwegen nicht zu genügen.

Mein letztes Wort zum vorliegenden Postulat zu den Grünen: Ich zitiere Ihren neuen Parteipräsidenten (*Balthasar Glättli*) aus dem «Tages Anzeiger» vom letzten Montag ...(*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Ratspräsidentin Emy Lalli: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet. Das Postulat ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

23. Parkplatzhandel

Motion Willy Germain (CVP, Winterthur) vom 25. Februar 2002

KR-Nr. 64/2002, Entgegennahme als Postulat, Diskussion

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird ersucht, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, damit Zielparkplätze in Zonen mit hohem Verkehrsaufkommen handelbar werden.

Begründung:

Immer häufiger wird bei grösseren Neubauprojekten die Parkplatzfrage zur Schicksalsfrage. In einem sich künftig noch verschärfenden Zielkonflikt stehen sich umweltpolitische und verkehrstechnische öffentliche Interessen und Renditezwänge der Investoren gegenüber.

So müssen die Planungs- und Baubewilligungsbehörden bei der Bewilligung von Zielparkplätzen (Parkplätze für den Freizeitverkehr und für Berufspendler) neben den Umweltauflagen des Bundes zunehmend auch ungenügende Strassenkapazitäten in Betracht ziehen, wenn sie nicht den Verkehrskollaps riskieren wollen.

Andererseits sind insbesondere gewerbliche Neunutzungen auf ein Mindestmass an Parkraum angewiesen.

Sinnvoll wäre deshalb, neben der Berechnung starrer Parkplatzzahlen die Möglichkeit zuzulassen, Zielparkplätze von einer Liegenschaft in eine andere umzulagern, das heisst über die bewilligte Zahl Zielparkplätze hinaus Parkraum zu schaffen, wenn dieser andernorts abgebaut wird.

Allerdings sollten solche Umlagerungsmöglichkeiten nicht staatlich gesteuert, sondern analog dem Emissionshandel (Basel) dem Markt überlassen werden.

Die Gemeinden oder der Kanton sollten für jede Zone einen Plafond für Zielparkplätze vorgeben können. Eine Zone könnte identisch sein mit einem Quartier, einem Stadtkreis oder der ganzen Gemeinde. Unterhalb dieses Plafonds sollten Zielparkplätze handelbar sein.

Ratspräsidentin Emy Lalli: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Der Unterzeichner ist mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden.

Thomas Hardegger, Rümlang, hat an der Sitzung vom 1. Juli 2002 den Antrag auf Nichtüberweisung gestellt.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Die SP-Fraktion beantragt Ihnen, die Motion auch als Postulat nicht zu überweisen.

Auch wenn man beim Handel mit Parkplätzen dafür sorgte, dass die Gesamtzahl der bewilligten Parkplätze gleich bliebe, ist der freie Handel von Parkplatzkontingenten in der Verkehrs- und Nutzungsplanung weder sinnvoll noch praktikabel. Ich möchte Ihnen zwei Beispiele dafür geben:

Erstens: Ein zahlungskräftiger Investor wird mit dem Zukauf von Parkplätzen jede Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) umgehen können, indem er nach der Bewilligung weitere Parkplätze zukaufte. Das wird Branchen mit hohen Margen gegenüber Betrieben, deren Ansiedlung wir zwar wünschen, die aber weniger wirtschaftlichen Spielraum haben, einen unberechtigten Wettbewerbsvorteil bringen und es wird zu einer Ballung von gleichartiger Nutzung kommen, zu Monokulturen letztlich. Ein Gemeindeplafond oder sogar regionaler Plafond würde jede verbindliche kommunale Planung ad absurdum führen. Die Anwohnerinnen und Anwohner und die bereits ansässigen Betriebe wären die Leidtragenden.

Und zweitens: Jede Menge von nichtausgenützten Parkplätzen könnten zur Bewilligung gebracht und in den lukrativen Markt geworfen werden. Beim Grundstückhandel würden die nicht ausgenützten Parkplätze zum Kaufargument. Immerhin würden Liegenschaften mit guten ÖV-Anschlüssen unverhofft zu Mehrwert kommen, da sie Parkplätze verkaufen können. Ich könnte mir vorstellen, dass allein von Liegenschaftsbesitzerinnen und -besitzern hier im Rat ein, zwei, drei Dutzend Parkplätze gewinnbringend weiterverkauft werden könnten.

Ich kann mich bei der Begründung des Postulanten gerade mit einem Satz einverstanden erklären, mit dem ersten Satz nämlich: «Immer häufiger wird bei Neubauprojekten die Parkplatzfrage zur Schicksalsfrage.» Ich kann nur sagen: Das ist gut so! Erstens kann ein Verkehrskollaps die wirtschaftlichen Bedingungen den bereits angesiedelten Unternehmen nicht zugemutet werden und zweitens muss eben dort, wo es Wohngebiete betrifft, der Anwohnerschutz ebenso berücksichtigt werden. Als abschreckende Beispiele sollten Ihnen die unsinnige Konzentration von Einkaufs- und Vergnügungszentren in Dietlikon, bei Wallisellen, in Dübendorf oder Spreitenbach dienen – auf die grüne Wiese konzipiert – mit vielen Parkplätzen und schlechtem ÖV-Anschluss. Damit ist Ihnen der wöchentliche Verkehrskollaps sowie der Ärger der Gewerbler, die dadurch behindert werden, und der lärm- und gestankbelasteten Einwohnerinnen und Einwohner gewiss. Es ist richtig, wenn die Renditegelüste der Investoren, die eine gescheite Entwicklung verhindern, durch Planungsaufgaben gezügelt werden können.

Ich bitte Sie deshalb, die Überweisung abzulehnen.

Ratspräsidentin Emy Lalli: Das Wort hat Matthias Gfeller, Winterthur. Ah, excusez, nein, das Wort hat natürlich zuerst der Erstunterzeichner der Motion, Willy Germann, Winterthur.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich hätte gar nichts dagegen gehabt. Dann könnte man zurückschiessen.

Ich bin ja bereit, die Motion in ein Postulat umzuwandeln. Aber auch als Postulat wird das Anliegen den Hardlinern nicht in den Kram passen, denn Polarisierung lässt sich leichter verkaufen, obwohl Polarisierung in die Blockade führt; das sollten langsam alle gemerkt haben im Stadion-Streit.

Vor mehr als zwei Jahren, als der Ablehnungsantrag zur Motion beziehungsweise zum Postulat gestellt wurde, war die Problematik vielleicht noch nicht so stark. Aber sie war absehbar. Es ist auch absehbar, dass bei anderen Grossprojekten ähnliche Probleme, ähnliche Blockaden entstehen können.

Mit diesem Vorstoss können Sie – ich kann das nur betonen, lieber Kollege Thomas Hardegger – sowohl den Anliegen des Umweltschutzes und der verkehrsgeplagten Anwohner gerecht werden als auch den

Anliegen von Investoren, denen die ihnen zugestandene Parkplatzzahl nicht ausreicht. Ob diese Parkplatzzahl dann in Fahrten umgerechnet wird oder nicht, ist sekundär. Dieser Vorstoss könnte also Verhärtungen lösen, Fronten auflösen. Ich bin froh, dass Doris Fiala gestern im «Regionaljournal» erwähnte, die auch aus FDP-Kreisen erhobene Forderung nach Abschaffung des Verbandsbeschwerderechts führe dann vielleicht doch zu einem Kompromiss. Das marktwirtschaftliche Instrument des Parkplatzhandels ist eine der ganz wenigen Möglichkeiten dazu. Die CVP hat zwei oder drei weitere Vorschläge im Köcher. Sie wären aber schwieriger umzusetzen.

Was ist am Parkplatzhandel neu gegenüber der heutigen Praxis? Es wird nicht mehr das einzelne Objekt isoliert beurteilt, sondern die ganze Zone, also zum Beispiel der ganze Kreis, die Gemeinde, das Quartier. Die künftige Verkehrsbelastung durch Zielparkplätze wird für die ganze Zone festgelegt, ein Plafond also für Zielparkplätze. Innerhalb dieser Zone können Zielparkplätze umgelagert werden. In Zürich wurde dies in Form des Fahrtenmodells bereits getan, lieber Kollege Thomas Hardegger, dann aber leider stark auf mögliche spätere Einzelobjekte heruntergerechnet. Die Nachteile kennen wir am Fall «Stadion». Wohlverstanden, ich spreche bloss von Zielparkplätzen, also vom Berufspendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr, und nicht von Anwohnerparkplätzen, die natürlich – wie heute – nicht umgenutzt werden dürften. Öffentliche Parkplätze fallen heute gegenüber privaten Zielparkplätzen nicht mehr gross ins Gewicht. Auch Pflichtparkplätze werden vom Postulat nicht tangiert.

Die meisten von Ihnen kennen spätestens seit dem Emissionshandel in Basel und dem Zertifikatshandel auf globaler Ebene und dem Zertifikatshandel, der für den Klimarappen vorgeschlagen wird, marktwirtschaftliche Instrumente im Umweltrecht. Natürlich funktioniert das nicht überall, auch im Fall des Parkplatzhandels nicht. Dort zum Beispiel müssten unüberbaute Bauzonen oder Industriebrachen vorhanden sein. In Zürich West wären die Bedingungen erfüllt gewesen. Das beweisen die Reaktionen in den letzten Wochen aus allen – ich betone: aus allen – Interessengruppen; der Stadt, der Wirtschaft, den Anwohnern und so weiter. Hätte es dieses Instrument des Parkplatzhandels schon vor Jahren gegeben, hätten wir die Misere um das Stadion nicht. Das wage ich zu behaupten. Ich sage das, weil es die Reaktionen bestätigen.

Wie sähe ein Parkplatzhandel konkret aus? Die Gemeinde bewilligt gemäss Umweltrecht, gemäss Abstellplatzverordnung und Erschliessungsgrad des öffentlichen Verkehrs eine gewisse Anzahl Zielparkplätze. Wenn diese Zahl nach Ansicht des Investors nicht genügt, kann er wie gesagt in der gleichen Zone Zielparkplätze von einem andern Grundstück erwerben. Ob das nun ebenfalls in seinem Besitz ist oder nicht, spielt keine Rolle. Der Preis würde durch den Markt bestimmt. Und jetzt das Entscheidende: Der Erwerb von Zielparkplätzen würde natürlich im Grundbuch eingetragen. Auf dem Spendergrundstück wären dementsprechend weniger Zielparkplätze möglich. Das stellt für den Eigentümer dieses Spendergrundstückes eine Nutzungseinschränkung dar, das heisst konkret: künftig mehr Wohnnutzung dort statt publikumswirksame Nutzung mit viel Zielverkehr. Doch diese Nutzungseinschränkung kommt dem Parkplatzspender vielleicht gar nicht ungelogen. Auch in Zürich West wären offenbar Bewohner von Siedlungen froh, wenn dort nicht so viele Zielparkplätze mit grösserem Zielverkehr entstehen würden. Konkret: Es gäbe innerhalb des Quartiers oder der Zone, vor allem innerhalb der Zentrumszonen, einen guten Nutzungsmix; nicht bezogen auf jedes einzelne Objekt, sondern schwerpunktmässig im Quartier. Also das Argument von der Monokultur ist ein absolutes Märchen, das Gegenteil wäre der Fall.

In den letzten Wochen hörte ich immer wieder die Forderung, nun müsse man beim Verbandsbeschwerderecht sauberen Tisch machen, es gehöre abgeschafft. Nun, dieses Recht ist vor allem Bundesrecht. Und zweitens würden Beschwerden und Rekurse einfach mehr von Privaten erhoben, denn das Umweltrecht und die Abschleppplatzverordnungen würden nicht gleichzeitig mit dem Verbandsbeschwerderecht abgeschafft. Auch wenn keine Rechtsgrundlage gegen eine Beschränkung neuer Parkplätze bestehen würde, müssten ohne jeden Zweifel die Städte oder die Gemeinden früher oder später selber Beschränkungen einführen, und zwar allein gemessen an der Kapazität des Strassennetzes. Da bin ich mit Thomas Hardegger durchaus einverstanden, da haben wir das gleiche Anliegen. Nicht bloss Fachleute, sondern einzelne Kantone und Gemeinden haben angesichts des explosiv wachsenden Zielverkehrs in den Ballungsgebieten neben raumplanerischen Massnahmen eine härtere Parkplatzpolitik eingeschlagen, bisher aber nicht mit marktwirtschaftlichen Mitteln. Ich möchte drei Massnahmen, die in der Schweiz erprobt werden, kurz antippen:

Erstens die dezentrale Konzentration mit der Limitierung der Grösse der Bauprojekte; zweitens die Fahrleistungskredite, das heisst, so und so viele Fahrten sind pro beispielsweise 100 Quadratmeter erlaubt. Dies ist kompliziert – wir kennen es von Zürich –, ist aber kein Widerspruch zum Parkplatzhandel. Und drittens – das wird kommen, wenn wir keine flexiblen Modelle ermöglichen – die Verkehrsinfrastrukturabgabe. Der Zürcher Raumplaner Bruno Hösli schlägt vor, ab 30 Zielparkplätzen Infrastrukturgebühren zu erheben, zum Beispiel 1200 Franken pro Jahr. Das würde 100 Millionen Franken zu Gunsten des Strassen- oder Verkehrsfonds ausmachen.

Alle diese Vorschläge könnten gut sein, aber sie sind starr, führen zu Streitigkeiten und sie führen zu Verzögerungen. Denn das haben wir jetzt gemerkt: Das Feilschen um Parkplätze bei jedem Projekt führt letztlich noch mehr in die Sackgasse.

Ich bitte Sie, das Postulat, das die Regierung entgegennehmen will, zu überweisen. Es schliesst andere verkehrspolitische Massnahmen nicht aus.

Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur): Ich muss zuerst zwei kleine persönliche Bemerkungen vorausschicken zu Willy Germann: Ich bin grundsätzlich ein friedlicher Mensch. Ich schiesse nicht zurück und schon gar nicht auf Personen; das steht mir absolut fern.

Die zweite Bemerkung betrifft die Geschäftsleitung dieses Rates: Ich bin sehr froh, dass ich hier nur zu einem Geschäft und Traktandum sprechen muss. Ich möchte kurz aus dem Geschäftsreglement des Kantonsrates zitieren, Paragraph 12: «Die Beratung der Geschäfte dient dem öffentlichen Austausch» – mit Betonung auf Austausch – «der wesentlichen Entscheidungsargumente und der Meinungsbildung der Ratsmitglieder. Sie soll die unterschiedlichen Auffassungen zum Ausdruck bringen und die Entscheide verständlich machen.» Ich glaube, wenn wir wie heute Vormittag über sechs Themen gleichzeitig debattieren, ist dieser Paragraph 12 unserer Geschäftsordnung definitiv verletzt, weil dann nämlich nicht mehr transparent wird, wie wir zu unseren Entscheiden gekommen sind. Und auch der Austausch der Meinungen hier drin ist doch ziemlich erschwert. Das wäre noch die zweite Vorbemerkung. Damit zu diesem Parkplatzhandel.

Nachdem es keine Motion mehr ist, haben wir Grünen uns noch einmal ausführlich beraten. Wir können uns aber leider mit dem besten Willen

auch mit diesem Postulat nicht anfreunden. Ich glaube, der Konnex zum Verbandsbeschwerderecht ist vielleicht nicht gerade an den Haaren herbeigezogen, aber doch etwas weiter entfernt, als Willy Germann uns glauben machen will. Und dann kommt halt schon dazu, dass dieser Text, diese ehemalige Motion, ein paar Schwachstellen hat, die man jetzt im Nachhinein nicht mehr einfach verbessern kann, indem man noch nachschiebt, das würde dann selbstverständlich im Grundbuch eingetragen. Ich würde natürlich schon erwarten, dass dies bereits beim Verfassen des Vorstosses klar ist.

Der Vorstoss wirft deutlich mehr Fragen auf, als er beantwortet, und das ist auch bei einem Postulat nicht immer vom Guten. Was heisst denn überhaupt «handelbar»? Soll der baurechtliche Anspruch auf Parkplätze handelbar sein oder soll allenfalls nach der Realisierung von Parkplätzen auch das Recht zu deren Vermietung noch handelbar sein? Ich meine, das müsste ganz klar schon im Vorstoss umschrieben werden. Oder was heisst der Begriff «Zonen mit grossem Verkehrsaufkommen»? Was ist überhaupt ein hohes Verkehrsaufkommen? Und ist damit nur das Verkehrsaufkommen auf der Strasse oder auch das Verkehrsaufkommen des öffentlichen Verkehrs gemeint? Auch hier gibt es an sich schon Handhabe. Es müsste zwingend – so wie das Parkplatzverordnungen ja auch heute schon machen – die Qualität der bestehenden oder der geplanten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr in diesen Text einfliessen, sonst fischen wir deutlich im Trüben.

Und zuletzt noch das Hauptargument gegen diesen Vorstoss: Es geht ja letztlich nicht um Parkplätze, sondern es geht um Fahrten, die von diesen Parkplätzen erzeugt werden. Wie viele Fahrten von einem Parkplatz erzeugt werden, hängt sehr stark vom Preis des Parkplatzes ab, der handelbar wäre. Das führt auch gleich dazu, dass natürlich die Fahrten steigen werden, wenn man einen Handel betreibt. Denn es werden ja nur Leute interessiert sein, solche Parkplätze zu bezahlen, die beabsichtigen, sehr hohe Umschläge von Fahrten auf einen Parkplatz zu verwirklichen. Und das ist wahrscheinlich in vielen Fällen eine Entwicklung, die den meisten Umweltbestrebungen, Privatverkehr auf den öffentlichen Verkehr umzulagern, doch ziemlich diametral entgegenwirkt. Das Hauptargument ist also klar: Es müsste über ein Fahrtenpotenzial in verschiedenen Bereichen entschieden werden, und das kann nicht einfach über Parkplätze und schon gar nicht als Handel entschieden werden. Ich bitte Sie also, dieses Postulat abzulehnen.

Über gewisse gute Ideen, die jetzt auch angeklungen sind, zum Beispiel über eine Infrastrukturabgabe, würden die Grünen sehr gerne mit der CVP einmal diskutieren. Ich glaube, das wäre eine zukunftsgerichtete Lösung. Aber das ist ganz sicher noch nicht der Weisheit letzter Schluss. Lehnen Sie dieses Postulat ab!

Hans Badertscher (SVP, Seuzach): Wir sind froh, dass mit diesem Vorstoss die Parkplatzproblematik aufgenommen wird. Das Parkplatzangebot in unseren Städten und Gemeinden ist – gemessen am steigenden Fahrzeugbestand – nicht mitgewachsen. Es fehlen Parkplätze an allen Ecken und Enden. Nicht nur der Pendler- und Freizeitverkehr ist betroffen, auch die Handwerker und Zulieferanten verursachen unnötigen zusätzlichen Verkehr mit allem Drum und Dran, Lärm, Abgase und die Gefährdung der Sicherheit, bei der Suche nach einem Parkplatz. Wir haben in diesem Hause schon viel über den Verkehr gesprochen und einsehen müssen, dass es alle Verkehrsträger braucht, um die Mobilität unserer Gesellschaft zu garantieren. Dazu gehören auch Infrastrukturen wie Veloabstellanlagen, Parkplätze und Parkhäuser.

Der Vorstoss von Willy Germann versucht, das Parkplatzangebot dynamischer zu erhalten, und geht in die richtige Richtung. Sofern er bereit ist, seinen Vorstoss in ein Postulat umzuwandeln, wird die SVP-Fraktion ihn unterstützen.

Thomas Heiniger (FDP, Adliswil): Der Postulant hat zweifellos Recht mit seiner Beurteilung, dass die Parkplatzfrage bei Neubauprojekten eine wichtige Frage ist. Der Postulant liegt aber falsch, wenn er Antworten auf diese Frage ausschliesslich in der Schaffung einer neuer gesetzlichen Grundlage zur Handelbarkeit von Parkplätzen finden will. Die FDP-Fraktion lehnt die Überweisung dieses Vorstosses in Motionsform, aber auch als Postulat ab, und zwar aus folgenden Überlegungen:

Das Planungs- und Baugesetz überlässt es den Gemeinden, in ihren Bau- und Zonenordnungen die Zahl der Abstellplätze festzulegen. Das ist richtig so, denn die Gemeinden kennen die Verhältnisse; dort sind sie bekannt und keine neue kantonale gesetzliche Norm muss hier eingreifen. Flexible Handlungsweisen sind bei gutem Willen den Gemeindebehörden bereits heute möglich. Eine zusätzliche gesetzliche Vorschrift hilft nicht weiter. Einkauf in Pflichtparkplätze beispielsweise ist

heute bereits üblich. Die FPD unterstützt marktwirtschaftliches Verhalten; das ist so. Ob sich der Parkplatzhandel und die Parkplatzfrage aber mit dem Bezugsrechthandel vergleichen lässt, und ob privates Verhalten innerhalb eines staatlich festgelegten Plafonds letztlich den öffentlichen und den privaten Anliegen Erfolg bringt, bezweifelt die FDP-Fraktion und lehnt den Vorstoss schliesslich auch aus ordnungspolitischen Überlegungen ab.

Der Vorstoss von Willy Germann entspringt wohl einem berechtigten Unbehagen über die heutigen Verhältnisse. Die FDP unterstützt gezielte Lösungen im immer deutlicher zu Tage tretenden Konflikt zwischen steigenden umweltpolitischen Forderungen auf der einen und gesundem wirtschaftlichen Interesse auf der andern Seite. Sie hat dazu nicht mehr nur die Verfahren und die Verfahrensvorschriften im Auge, sondern eine gezielte Lösung durch Veränderung der materiellen Normen. Den Missständen, die dieser Vorstoss aufzeigt, kann in erster Linie durch eine materielle Änderung der Gesetzgebung entgegengetreten werden. Der Vorstoss und das Ausspielen von einzelnen grossen, verkehrsinintensiven Projekten, das die Folge der Handelbarkeit von der Ware Parkplatz sein könnte, sind abzulehnen. Eine Frage zu beantworten und mehrere neue Fragen zu schaffen, ist ebenfalls nicht sinnvoll. Setzen wir dort an, wo der Schuh wirklich drückt, und verzichten wir auf neue gesetzliche Vorschriften als Pflästerchen gegen schmerzende Missstände.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Als ich zum ersten Mal den Titel dieses Vorstosses las, da kam mir der Ablasshandel von vor etwa 500 Jahren in den Sinn. Soll jetzt da auch irgendwas mit den armen Seelen der Automobilisten gehandelt werden oder nicht?

Aber beim näheren Hinsehen stellt man fest, dass dieses Postulat absolut in der Lage wäre, neue Möglichkeiten aufzuzeigen; ich lege Wert auf die Betonung «aufzuzeigen». Es sollte doch tatsächlich möglich sein, dass wir diese Möglichkeit untersuchen und, indem wir das Postulat überweisen, der Regierung die Gelegenheit geben, dieses zu beantworten, so dass wir nachher in Kenntnis der Fakten entscheiden und die ganze Angelegenheit weiterbearbeiten können. Es ist doch nicht notwendig, dass wir jetzt noch gross vorschreiben, was in dieses Postulat hineinzuschreiben sei. Die Stossrichtung ist bekannt. Die Stossrichtung ist unterstützungswürdig.

4608

Sie hören aus diesem Votum heraus, dass die EVP-Fraktion der Überweisung dieses Postulates zustimmen wird.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 76 : 70 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

24. Neunutzung des Kasernenareals

Interpellation Willy Germann (CVP, Winterthur) und Willy Furter (EVP, Zürich) vom 4. März 2002

KR-Nr. 74/2002, RRB-Nr. 647/17. April 2002

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Für die Neunutzung des Kasernenareals sieht der Regierungsrat verwaltungsintern drei Szenarien vor. Es ist bereits jetzt absehbar, dass diesen Szenarien massive Opposition erwachsen wird, weil sich der Regierungsrat ohne öffentlichen Ideenwettbewerb gegenüber allen politischen Kräften in die Pflicht nehmen muss. Und damit tappt er in die «Nutzungsfalle» und ruft zudem mit grosser Wahrscheinlichkeit beschwerdefähige Organisationen auf den Plan. Die Ablehnung des Vorstosses KR-Nr. 283/2000 auf Antrag der Regierung erweist sich immer deutlicher als Fehler.

Indem sich der Regierungsrat erst ein Jahr nach einer positiven Entscheidung des Kantonsrates für ein neues Polizei- und Justizgebäude auf eine der drei Optionen festlegen möchte, spart er eine wichtige Entscheidungsgrundlage aus und riskiert damit Verzögerungen und unnötige Opposition gegen die an sich unbestrittene Verlegung von Polizei und Justiz. Sowohl Parlament als auch das Volk sind kaum bereit, 540 Mio. Franken zu sprechen, ohne zu wissen, was mit der Altliegenschaft geschieht. Die Fälle «Rheinau» und «Pfauenbühne» werden sich kaum wiederholen.

Ausserdem besteht die Gefahr, dass bei diesem Vorgehen Kulturinstitute eine isolierte Planung weiterführen und dadurch Chancen für das Kasernenareal buchstäblich verbauen (Landesmuseum, Kunsthaus). Ein international ausgeschriebener Ideenwettbewerb tut Not, vor allem

nachdem sich die renommiertesten Planer und Architekten am behelfsmässigen Wettbewerb des Architekturforums nicht beteiligten.

Wir fragen deshalb den Regierungsrat an:

1. Wie kamen die drei Optionen zu Stande? Wie sind sie abgestimmt auf die laufenden Planungen der Stadt Zürich? Auf die übergeordnete Verkehrsplanung?

2. Ist der Regierungsrat nun bereit, einen möglichst offenen internationalen Ideenwettbewerb auszuschreiben, wobei auch neue Varianten möglich sein sollen und zudem die übergeordnete Verkehrsplanung berücksichtigt wird (zum Beispiel neue Kapazitäten des ÖV)?

Ist der Regierungsrat bereit, bei einem solchen Wettbewerb die beschwerdefähigen Organisationen durch eine Vertretung in die Jury einzubinden?

3. Ist der Regierungsrat bereit, vor einer Entscheidung über die Kreditvorlagen PJZ ein Grobkonzept für die Gestaltung und Neunutzung des Kasernenareals vorzulegen?

4. Wird der Regierungsrat in Zusammenarbeit mit Stadt und Bund für das Landesmuseum und das Kunsthaus Ausbauoptionen auf dem Kasernenareal schaffen, um schwer wiegende Nachteile an deren bisherigen Standorten zu vermeiden?

5. Wird mit der vorgesehenen Neunutzung der Zeughäuser nicht eine Gesamtlösung verbaut?

Die Antwort des *Regierungsrates* lautet auf Antrag der Baudirektion wie folgt:

Im Zusammenhang mit der Vorbereitung des Entscheids über die Auslagerung der Kantonspolizei aus dem Kasernenareal beauftragte der Regierungsrat die Baudirektion, ein Konzept für die Neunutzung der Militär- und der Polizeikaserne Zürich auszuarbeiten und abzuklären, unter welchen Bedingungen die Kasernen aus dem Denkmalschutz entlassen werden könnten. Die Ergebnisse dieser Aufträge waren dem Regierungsrat mit der Vorlage für das neue Polizei- und Justizzentrum auf dem Areal Güterbahnhof in Zürich-Aussersihl zu unterbreiten.

Das Kasernenareal bietet nach dem Auszug der Kantonspolizei auf Grund seiner Lage und Grösse ein erhebliches Standortpotenzial in der Wirtschaftsmetropole Zürich; je nach Nutzung kann es sogar nationale Bedeutung aufweisen. Diese Attraktivität in der Zürcher City wird er-

höht durch den geplanten Ausbau des öffentlichen Verkehrs, aber auch durch die Nähe zu vielen Wirtschafts- und Kulturinstituten. Dieses einmalige Standortpotenzial erfordert eine weitsichtige, sorgfältige und nachhaltige Planung.

Zu Beginn der Projektierung des Polizei- und Justizzentrums Zürich (PJZ) auf dem Areal Güterbahnhof und bei den Landverhandlungen mit den SBB wurde bald klar, dass die Verwirklichung eines Kasernen-Nutzungskonzeptes zeitlich sehr viel weiter entfernt ist, als im Rahmen des Standortentscheides 2000 für die Auslagerung der Kantonspolizei angenommen wurde. Heute muss davon ausgegangen werden, dass bei einer verzugslosen Fortführung des PJZ-Projektes die erste Bauetappe mit Polizeigefängnis und Kriminalpolizei frühestens 2011 bezogen werden kann; die 2. Etappe, welche die Kaserne entlasten wird, wird voraus sichtlich erst zwischen 2012 und 2015 bezugsbereit sein. Hingegen sind die heute schon mehrheitlich brach liegenden Zeughäuser – auch aus Gründen der Baudenkmälererhaltung – bald einer der besonderen Lage entsprechenden Neunutzung zuzuführen. Der Regierungsrat hat sich deshalb für die Weiterführung des von der Arbeitsgruppe Zeughäuser favorisierten Nutzungskonzeptes «TransKulturLabor» entschieden. Im Kern dieses Konzeptes steht ein neu zu schaffendes Institut bzw. Labor für das digitale Zeitalter, ein Zentrum für Kunst und Wissenschaft unter den Bedingungen der neuen Technologien und Medien. Das «TransKulturLabor» soll eine wichtige Schnittstellenfunktion zwischen theoretischer und praktischer Ausbildung wahrnehmen; es behebt damit ein von Seiten der Wirtschaft, aber auch der Wissenschaft beklagtes Ausbildungsdefizit im Bereich der «Neuen Medien». Mit diesem Konzept werden die Möglichkeiten der Neunutzung des Kasernenareals nicht eingeschränkt.

Mit Blick auf den noch fernen Zeitpunkt der Verwirklichung für den Kasernenbereich wurde auf ein Nutzungskonzept mit Marktanalyse, das einer hohen Aktualität bedarf, derzeit verzichtet und stattdessen eine auf längere Sicht angelegte Entwicklungsplanung mit Szenarien, Strategien und prozessorientierten Organisationsformen in Angriff genommen. Diese Entwicklungsplanung wurde durch das Planerteam Hesse+Schwarze+Partner, Büro für Raumplanung AG, Zürich, bearbeitet und im Rahmen von Workshops mit Vertretern aus Stadt und Kanton sowie mit Privaten bereinigt. Die Planer zeigen in ihrem Schlussbericht vom 20. Januar 2002 Entwicklungsoptionen, Vorgehens- und Verständigungsstrategien sowie eine prozessorientierte Projektorgani-

sation auf. Die mögliche Entwicklung des Kasernenareals wird mit einer grossen Bandbreite zwischen der kühnen städtebaulichen Vision und dem Umnutzen der bestehenden Substanz aufgezeigt. Dies wird in den drei exemplarischen Grundscenarien «Impuls», «Netz» und «Kaserne Plus» dargestellt:

– Die Entwicklungsoption «Impuls» geht davon aus, die Grösse und hervorragende Lage des Kasernenareals für ein visionäres Projekt von nationaler oder gar internationaler Ausstrahlung zu nutzen. Der Denkmalschutz müsste hier wesentlich oder ganz zurücktreten, es wäre ein leistungsfähiger Promotor zu gewinnen und der Kanton wäre wohl als Initiator und Begleiter, nicht aber als Investor oder Bauträger beteiligt.

– Die Entwicklungsoption «Netz» skizziert die umfassende Revitalisierung des zentral gelegenen Areals mit verschiedenen privaten und öffentlichen Nutzungen. Im Rahmen einer starken städtebaulichen Leitidee und unter Voraussetzung der Wirtschaftlichkeit könnten vielfältige Bedürfnisse berücksichtigt werden und der Kanton könnte sich neben seiner Funktion als Koordinator der Entwicklungsplanung auch bei der Realisierung von Projekten im öffentlichen Interesse engagieren. Der Denkmalschutz müsste auch bei dieser Option gelockert werden.

– Bei der Entwicklungsoption «Kaserne Plus» steht die Wahrung des baulichen Ensembles auf dem Kasernenareal im Vordergrund. Künftige Nutzungen müssten den Anforderungen des Denkmalschutzes genügen und die bestehenden Hüllen sinnvoll und auf wirtschaftlicher Basis neu beleben. Die Trägerschaft würde hier wohl beim Kanton verbleiben.

Für alle drei dargestellten Entwicklungsoptionen wird im Strategiebericht ein Projektablauf dargestellt, der aufzeigt, welche Massnahmen und Entscheide bis zu welchem Zeitpunkt getroffen werden müssen. Damit keine negativ-präjudizierenden Beschlüsse gefasst werden, ist nur eine Prüfung der Optionen in der Reihenfolge «Impuls» → «Netz» → «Kaserne Plus» erlaubt. Nur so ist im Falle eines Misserfolges ein Umschwenken auf eine andere gleichsam nachgeordnete Option möglich. Der weite Zeithorizont bis zur Verwirklichung ist dabei Chance und Risiko zugleich. Er bietet einerseits die Chance, verschiedene Entwicklungsmodelle ohne Zeitnot grundlegend zu evaluieren und dabei auch einen zweistufigen Wettbewerb (Ideenwettbewerb und Projektwettbewerb) durchzuführen. Das Risiko besteht vor allem für die Option «Impuls» im ausserordentlich späten Zeitpunkt ihrer Umsetzung.

Die Entwicklungsplanung Militär- und Polizeikaserne Zürich und die Gutachten zum Denkmalschutz zeigen das Entwicklungs- und Konfliktpotential des Kasernenareals klar auf. Der denkmalpflegerischen Ausgangslage stehen Entwicklungsoptionen gegenüber, wobei die Option «Impuls» geradezu zwangsläufig den Abbruch der Militär- und der Polizeikaserne und die teilweise Überbauung der Exerzierwiese einschliesst. Die Verwirklichung der Option «Netz» setzt ebenfalls Eingriffe in die Schutzziele für das Kasernenareal voraus, schliesst aber die Erhaltung der Kasernenbauten nicht von vornherein aus. Die Option «Kaserne Plus» orientiert sich vorab am Schutzgedanken, unterscheidet aber zwischen engen und moderaten Schutzbestimmungen. Da der Strategiebericht noch keine Entscheide auf Grund einer umfassenden Güterabwägung zulässt, sollen die weiterführende Strategie und das Vorgehen nach einer positiven Entscheidung über die Verlegung der Kantonspolizei ins Güterbahnhofareal unter Einbezug der Stadt Zürich geklärt werden.

Die Voraussetzungen für den von den Interpellanten vorgeschlagenen internationalen Wettbewerb sind zurzeit nicht gegeben; diese werden erst mit der eingeleiteten Entwicklungsplanung geschaffen. Im Übrigen wird im Rahmen der Planungen Landesmuseum und Kunsthäuserweiterung zu klären sein, ob an den vorgesehenen Standorten Lösungen möglich sind. Sollten diese Planungen scheitern, ist mit Blick auf den weiten Verwirklichungshorizont des Kasernenprojektes eine allfällige Einbindung dieser Raumbedürfnisse in die Kasernenplanung nicht ausgeschlossen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Es ist auch ein Ladenhüter, aber das ist hie und da das Schicksal von Vorstössen.

Vorneweg: In der Interpellationsantwort bringt der Regierungsrat ziemlich schönfärberisch zum Ausdruck, dass er dieses Areal mit seinen einmaligen städtebaulichen und raumplanerischen Chancen im Auge behalten wolle und dank einer Entwicklungsplanung aus dem Jahre 2002 nicht Zufälligkeiten überlassen wolle. Doch ich bezweifle, dass sein Vorgehen zum Erfolg führt. Ich bezweifle, dass auf diesem Areal etwas entstehen kann, das für die Zukunft der Stadt und des Kantons wegweisend sein kann; etwas Visionäres, etwas, das zur Standortqualität des Wirtschafts- und Kulturraums Zürich beiträgt, ein städtebaulicher Wurf von hoher Dichte, aber auch mit Freiraum und ein sinnvolles

Nutzungskonzept. Und wenn ich das Abstimmungsergebnis – Entschuldigung, wenn ich darauf zurückkomme – vom Traktandum vorher ansehe, dann merke ich, dass die Bereitschaft, hier etwas Kühnem entgegenzukommen, in diesem Rat sehr, sehr gering ist. Man verharnt auf alten, harten Positionen. Ich bin überzeugt, dass das Stadion-Debakel Schule machen wird – auch wegen der Ängstlichkeit des Rates und der Regierung.

Das Kasernenareal ist das strategisch wichtigste Areal im Besitz des Kantons. Ich befürchte, dass Sachzwänge – wahrscheinlich finanzielle Sachzwänge – zu einem ähnlichen Fiasko führen, wie bei anderen strategisch wichtigen Grundstücken von Privaten oder der öffentlichen Hand. Was ist beim Vorgehen der Regierung voraussehbar? Es ist ein Kompromiss der Kompromisse mit zahlreichen Beteiligten voraussehbar, denen allen ein Häppchen Nutzung zugestanden wird, damit jede Volksabstimmung gewonnen werden kann. Das Vorgehen der Regierung führt mit Garantie also in die Nutzungsfalle und damit zu einem städtebaulich biedereren Ergebnis, zu einer verpassten Chance, etwas Kühnes zu schaffen, etwas, das wie gesagt auch raumplanerisch zukunftsweisend wäre. Doch in jeder Stadt des Kantons, auch in Winterthur, werden mit dem bestehenden PBG solche Chancen verpasst. Die Städte im Kanton Zürich pflegen auf Jahre hinaus architektonisch und städtebaulich tiefste Provinz.

Vor einigen Monaten las ich im «Tages Anzeiger» einen Leitartikel unter dem Titel «Zögernder Löwe». Da stand unter anderem: «Grosse Würfe, aus dem Rahmen fallen, völlig Neues wagen, das passt nicht zur uralten Tradition Zürich. Das ist die Stadt des eleganten Zögerns, das ist urbane Kosten-Nutzen-Rechnung.» Ich füge bei: Es trifft nicht bloss für die Stadt Zürich zu. Eine der Ursachen der Misere liegt darin, dass Zielkonflikte zwischen neuen raumplanerischen Erfordernissen wie zum Beispiel der Verdichtung und logischerweise dem Bauen in die Höhe einerseits und der Denkmalpflege sowie antiquierten Stadtbildvorstellungen andererseits nicht offen und ehrlich thematisiert werden. Die Reform des Heimatschutzrechts zum Beispiel wurde vor wenigen Wochen sanft bestattet. Mit dem Vorgehen des Regierungsrates, nämlich der Taktik des Zuwartens, riskiert der Regierungsrat aber, dass dannzumal, wenn ein Ideenwettbewerb reif sein sollte – ich forderte mit meinem Vorstoss vor Jahren nur einen Ideen- und keinen Projektwettbewerb –, dass dann ein Seilziehen um Erhalten oder neu Bauen in Form eines langwierigen Rechtsstreits ausgelöst wird. Wenn wir dank

eines internationalen Ideenwettbewerbs auf dieses attraktive Areal aufmerksam machen, werden städtebauliche, raumplanerische, auch verkehrspolitische Ideen rechtzeitig eingebracht, die einen Entscheid für oder gegen Abbruch leichter machen. Auf jeden Fall darf nicht auf Vorrat, das heisst ohne bessere Alternative abgebrochen werden.

Ein anderes Risiko: Im Kanton, in der Stadt Zürich wird eifrig geplant, vor allem im Bereich Kultur und Bildung. Die Planung im Landesmuseum ist abgeschlossen. Das Kunsthaus plant weiter, und zwar mit kantonalem Land. Der gleiche Kanton, der vor wenigen Jahren mit viel Müh und Not und noch mehr Protesten einen Standort für die Pädagogische Hochschule (PH) gefunden hat, möchte diesen nun verlassen. Andere Pläne im Kultur- und Sportbereich sind in der Schublade. Ein Ideenwettbewerb könnte die Möglichkeiten aufzeigen und damit auch Fehlplanungen und Präjudizien verhindern. Letztlich könnte auch das «TransKulturLabor» so ein Präjudiz darstellen, einen Teil der Nutzungsfalle – ich bin fest davon überzeugt. Regierungsrätin Dorothée Fierz favorisiert die Entwicklungsoption «Impuls». Auch ich würde eine Option mit internationaler Ausstrahlung bevorzugen. Aber warum wird in diesem Zusammenhang bloss eine finanzpolitisch abenteuerliche Nutzung erwähnt? Warum nicht auch der Aspekt der Wirtschaftlichkeit eingebracht? Warum nicht die Option «Netz», die letztlich in einem auch raumplanerischen und sinnvollen Nutzungsmix münden würde? Einmal mehr könnte ein kulturelles Wolkengebilde dafür herhalten, einen Nutzungsstreit zu umgehen. Aber dieses Wolkengebilde wird sich beim ersten Wind auflösen, der Nutzungsstreit kann nicht umgangen werden.

Regierungsrätin Dorothée Fierz hat mit dem Justiz- und Polizeigebäude neben dem SBB-Areal einen bewundernswerten Befreiungsschlag gewagt. Es braucht dringend einen zweiten Befreiungsschlag – einen von aussen, von ausserhalb der Zürcher Filze. Es braucht einen internationalen Ideenwettbewerb lange vor der Räumung der Kaserne. Nachher ist es zu spät.

Bettina Volland (SP, Zürich): Ich wundere mich tatsächlich etwas, dass die Interpellanten ihren Vorstoss nicht zurückgezogen haben. Es ist wirklich ein Ladenhüter, wie Willy Germann das selbstkritisch gesagt hat. Er wurde vor zwei Jahren eingereicht. In der Zwischenzeit hat sich jedoch einiges geklärt und geändert. Wir wissen jetzt, dass die Kaserne

frei wird. Wir wissen, dass die Kantonspolizei ausziehen wird. Wir wissen aber auch, dass das eher später als früher geschehen wird. Ganz frei wird die Kaserne erst in zehn oder elf Jahren sein.

Mit den Interpellanten sind wir einverstanden, dass die Weichen, wie es mit der Kaserne weitergehen soll, so früh wie möglich gestellt werden müssen. Dazu legte die Regierung vor über zwei Jahren drei Szenarien vor:

Erstens: Totalabbruch und mit grosser Kelle etwas Neues anrichten – eben das Szenario «Impuls»; zweitens eine Lockerung des Denkmalschutzes, private und öffentliche Nutzungen; und drittens Szenario «neues Leben in die Ruinen» oder eben das Szenario «Kaserne Plus». Diese Szenarien müssen jetzt weiterentwickelt werden, und zwar in der genannten Reihenfolge. Viel zu früh ist es, heute schon Marktanalysen vorzunehmen, bevor die grobe Richtung feststeht. Klar ist für uns, für die SP: Der Kasernenklotz soll weg! 160 Millionen Franken in die Renovation einer baufälligen Kaserne zu investieren, die dann als Kulturzentrum, Hotel oder was auch immer genutzt wird, macht keinen Sinn – vor allem, wenn man für einen Drittel mehr etwas vom Kaliber eines Kultur- und Kongresszentrums Luzern (KKL) haben könnte. Wir wollen dort, wo Kreis 4 und City zusammenkommen, moderne, von mir aus auch gewagte Architektur mit einer öffentlichen Nutzung.

Peter Weber (Grüne, Wald): Erneut werden Fragen über ein Grobkonzept für die Gestaltung und Neunutzung des Kasernenareals und über die Durchführung eines international ausgeschriebenen Wettbewerbs gestellt. Die Beantwortung seitens der Regierung liest sich überzeugend. Sie meint, die Voraussetzungen für einen erneuten Planungswettbewerb seien noch nicht gegeben. Tatsächlich, es fehlen in der heutigen Hektik der Stadtentwicklung die Rahmenbedingungen und – das ist das Wichtigste – Beurteilungskriterien. Die Baudirektion legt richtigerweise eine auf längere Sicht angelegte Entwicklungsplanung mit Szenarien und Strategien fest und beschreibt die drei exemplarischen Grundszenerien.

«Impuls» heisst die kühne Vision von internationaler Ausstrahlung. Die Kasernenbauten würden abgebrochen. Der entsprechende Denkmalschutz tritt ganz zurück. Auf diesem, auch von meiner Seite schon mehrmals formulierten Gleis möchten bestimmt auch die Interpellanten weiterfahren, weil es in die richtige Richtung führt, oder nicht?

Das zweite Szenario «Netz» skizziert eine umfassende Revitalisierung mit privaten und öffentlichen Nutzungen. Diese Option geht in Richtung einer langweiligen Abfüllaktion für so genannte vielfältige Bedürfnisse erfüllt würden. «Netz» ist out!

Die dritte Option mit dem positiv klingenden Namen «Kaserne Plus» wahrt im denkmalpflegerischen Sinne das gesamte bauliche Ensemble. Entsprechende Nutzer müssen sich – wir kennen das hier vom Rathaus – den Anordnungen der Denkmalpflege voll und ganz unterziehen. Die Vorstellung, dass hinter den bestehenden Hüllen sinnvolles urbanes Leben auf wirtschaftlicher Basis entstehen könnte, ist wenig futuristisch.

Im Bericht wird auf die Prüfung der genannten Optionen verwiesen. Das bietet die Chance, die favorisierte Option «Impuls» ohne Zeitdruck und grundlegend zu evaluieren und dabei die Bedürfnisse der betroffenen Kreis-4-Bevölkerung in geeigneter Weise miteinzubeziehen. Das gilt übrigens auch für das Zeughausgeviert. Die Voraussetzungen für die Durchführung eines internationalen Wettbewerbs sind zurzeit tatsächlich nicht gegeben. Unter diesen Gesichtspunkten ist der von der Regierung eingeschlagene Weg wirklich vertretbar. Übrigens: Jeder Weg, der über die Schutzentlassung und Abbruch der Polizei- und Militärkaserne führt, ist okay.

Willy Furter (EVP, Zürich): Willy Germann und ich haben zur Abklärung einer Neunutzung des Kasernenareals schon einmal einen Vorstoss eingereicht; das hat schon Peter Weber festgestellt. Mit der Verlegung des Polizei- und Justizzentrums auf das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs wird doch der Weg frei für eine Neunutzung des zentral gelegenen Kasernenareals. Ich kann ja begreifen, dass der Regierungsrat offenbar zuerst das Polizei- und Justizzentrum unter Dach haben wollte und erst dann die Planung für das Kasernenareal an die Hand nehmen will. Das hier vorgesehene Verfahren erinnert mich in groben Zügen an das Vorgehen, das bei der Pädagogischen Hochschule gewählt wurde. Man beschliesst die Gründung einer PH, sagt aber noch nicht, wo sie stattfinden soll und mit welchen Konsequenzen für andere Schulen und vor allem, mit welchen Kosten dies verbunden sein wird. Erst im Nachhinein kommt dann die Stunde der Wahrheit.

Die geplante Verlegung von Polizei- und Justizzentrum vom Kasernenareal in den ehemaligen Güterbahnhof ruft doch geradezu nach einem

Konzept für die Neunutzung der Militär- und Polizeikaserne, unter Berücksichtigung der zentralen Lage des Areals. Dazu gehört aber auch die Nutzung der nicht mehr gebrauchten Zeughäuser. Es ist gefährlich, heute für die Zeughäuser eine Neunutzung zu beschliessen, die später nur mit Mühe oder gar nicht ausgelagert werden kann, wenn eine Gesamtsicht für das Kasernenareal vorliegt.

Wir fordern den Regierungsrat nach wie vor auf, nach dem Entscheid über die Kreditvorlage zum neuen Polizei- und Justizzentrum heute ein Grobkonzept für die Gestaltung und Neunutzung des gesamten Kasernenareals vorzulegen. Die grobe Richtung, Bettina Volland, muss heute festgelegt werden. Es ist nicht sinnvoll, weiter zuzuwarten. Umstrittene und weit reichende Entscheide lösen sich nicht, indem man sie auf die lange Bank schiebt.

Alfred Heer (SVP, Zürich): Das Kasernenareal ist ja offensichtlich ein Dauerbrenner auch für Leute aus der Stadt Winterthur; das freut mich ausserordentlich. Nachdem jetzt diese Abstimmung über die Bühne ist und Polizei und Justiz in absehbarer Zeit umziehen werden, geht es vor allem darum, grösseren Schaden für den Kanton Zürich abzuwenden. Wir waren schon immer der Meinung, dass die Neunutzung dieses Kasernenareal möglichst kostengünstig gemacht wird, respektive dass daraus eben ein Profit geschlagen werden soll. Wenn Sie von «strategisch wichtig» sprechen, Willy Germann, dann geht es eben auch darum, dass man sich beim Kasernenareal, welches sich jetzt im Verwaltungsvermögen befindet, Überlegungen macht, ob man dieses Grundstück nicht verkaufen und Privaten eine attraktive Möglichkeit zur Gestaltung dieses Raums geben soll. Dies würde dann dazu führen, dass der Kanton Zürich nicht so hohe Kosten hätte für eine allfällige Renovation und öffentliche Nutzung des Kasernenareals, sondern dass er daraus einen beträchtlichen Erlös erzielen würde, was sicher angebracht ist in Zeiten schlechter Staatsfinanzen.

Beat Walti (FDP, Erlenbach): Mit dem positiven Entscheid des Stimmvolkes zum Polizei- und Justizzentrum ist letztes Jahr immerhin klar geworden, dass dereinst für das Kasernenareal relativ frei über eine Neunutzung wird entschieden werden können. Möglich ist dies auch, weil im Rahmen der PJZ-Vorlage der Richtplan derart geändert wurde, dass für Neunutzungen explizit neue öffentliche oder private

Nutzungen vorgesehen sind. Und man hat eben deshalb auch – das wurde verschiedentlich erwähnt – um der Vorlage PJZ und dem Durchschlagen dieses gordischen Knotens eine Chance zu geben, auf die Bildung eines «Päcklis» verzichtet. Sie wissen so gut wie ich, dass «Päcklis» an Volksabstimmungen nicht mehr so beliebt sind wie an Weihnachten. Wegen der langen Frist, die der PJZ-Entscheid uns für die Neunutzung noch einräumt, haben wir auch genügend Zeit für die verschiedensten Varianten, um diese genügend zu evaluieren. Ich bezweifle nicht, Willy Germann, dass Sie noch in Wonne über diese Varianten auch hier noch werden diskutieren können.

Die FDP erwartet für die Kaserne, weil es eben wirklich ein zentrales Areal ist und gerade für die Stadt Zürich von grosser städtebaulicher Bedeutung, eine Nutzung, die dieser Lage gerecht wird, die aber auch der privaten Initiative genügend Raum lässt und insbesondere auch die öffentlichen Finanzen nicht über die Gebühr strapaziert. Im Übrigen ist es im heutigen Zeitpunkt verfrüht, einer bestimmten Lösung das Wort zu reden. Wir harren deshalb gespannt der Dinge, die da kommen, und werden gerne zu gegebener Zeit Stellung beziehen.

Romana Leuzinger (SP, Zürich): Stadtplanung ist ein Instrument der Macht – im positiven wie im negativen Sinn. So ein Instrument gibt man nicht aus der Hand. Selten genug kommt weiträumige, grossflächige Planung im Zentrum einer Stadt überhaupt vor und hier handelt es sich zumindest um die Gestaltung eines Areals von mittlerer Dimension.

Die Antwort der Regierung auf die Interpellation Willy Germann und Willy Furter zeigt eine wenig selbstbewusste Haltung. Wenn es um etwas Visionäres geht, um die grossen Ideen, die echte Innovation in städtebaulicher und architektonischer Hinsicht, dann soll diese Aufgabe den Privaten übergeben werden. Der Kanton würde da nur begleiten, beraten und zur Seite stehen. Wenn es um Anpassung geht, wenn es darum geht, bestehende Hüllen zu sanieren, dann kann sich der Kanton eine Trägerschaft vorstellen. Diese Haltung ist unverständlich. Der Kanton hat in den letzten Jahrzehnten einige Planungsleichen produziert. Vielleicht liefert das Stichwort «gebranntes Kind scheut das Feuer» die Erklärung für dieses mutlose, zaudernde Vorgehen. Warum sollte es kein innovatives Projekt geben, bei dem einerseits Funktionalität und Ausstrahlung der Bauten und gleichzeitig Sensibilisierung für

die Bedürfnisse der Menschen zu vereinen sind, die in dieser neu zu gestaltenden Umgebung ja leben müssen? Und dies wäre am sichersten der Fall, wenn der Kanton die Federführung übernehme und das Projekt in Zusammenarbeit mit interessierten Partnern aus Kultur, Wirtschaft, eventuell auch Wissenschaft entwickeln würde.

Was den Zeithorizont betrifft, ist es unverständlich, warum man so tut, als lägen Planung und Nutzungskonzept so weit in der Zukunft, dass es verfrüht wäre, sich heute schon damit zu befassen. Was sind schon sechs oder sieben Jahre bei der Planung und Realisierung eines Areals, bei dem so viele unterschiedliche Interessen ausgeschieden und zusammengeführt werden müssen? Wenn man die Antwort liest, dann ist signifikant: Man spürt keine Lust am Gestalten, keine Freude, einen städtebaulichen Akzent zu den angrenzenden Quartieren zu setzen, keinen Willen, ein spannendes Feld zwischen Gessnerallee, Haus Konstruktiv, EWZ-Unterwerk mit seiner kulturellen Nutzung zu ergänzen und auf der anderen Seite nachbarschaftliche Beziehungen mit einem lebendigen Quartier aufzunehmen. Es klingt alles ein bisschen nach müder Pflichterfüllung. Benchmarking war ein wichtiges *wif!*-Projekt; das wurde uns jedenfalls so kommuniziert. Warum sieht sich die Regierung nicht nach Projekten von Rang im internationalen oder zumindest im europäischen Kontext um und sucht sich ein solches als Richtschnur aus?

Gut, ich wünsche mir von der Regierung etwas mehr Begeisterung und Creative Leadership in dieser Frage.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Vor allem das letzte Votum von Romana Leuzinger motiviert mich sehr, Sie über den aktuellen Stand des Kasernenareals zu informieren.

Sie liegen völlig falsch, wenn Sie meinen, es sei eine reine Pflichterfüllung und uns würden Lust und Faszination fehlen. Gerade beides ist vorhanden. Wir haben völlig neue Ansätze gewählt und das ist für mich die grosse Herausforderung, den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern eine gute Nutzung vorstellen zu können; eine Nutzung, die eine Kraft in die Stadt bringt, die eine Ausstrahlung hat weit über den Kanton hinaus und die auch verbindende Elemente bringt unter den Quartieren. Sie können sich also darauf verlassen, dass wir nicht eine verwaltungsinterne Pflichtübung machen, sondern dass wir internationales Potenzial nutzen, das diesem Areal gerecht wird. Wir werden auch nicht den

Weg des geringsten Widerstands wählen, wie es Alfred Heer vorgeschlagen hat, nämlich indem man einen Käufer sucht – möglichst den Meistbietenden – und dann jede Planungshoheit in fremde Hände gibt. So kann das nicht gehen mit einem Kasernenareal, das eine unglaublich grosse Bedeutung und einen wichtigen Stellenwert in der Stadt Zürich hat.

Nun, Willy Germann, Sie sind natürlich von der Zeit richtig überholt worden. Deshalb möchte ich Sie auch etwas aufdatieren, wie der aktuelle Stand im Juni 2004 ist: Die Regierung hat seit April 2002 in dieser Sache überhaupt nicht geschlafen. Ich denke auch nicht, dass wir in eine Nutzungsfalle geraten. Alle, die sich als Kantonsrat dafür interessieren, wie es weitergehen soll mit der Kaserne und dem ganzen Areal, möchte ich kurz aufdatieren: In den letzten zwei Jahren ist viel geschehen. Für mich ganz matchentscheidend war der Volksentscheid im November 2003. Da haben wir grünes Licht bekommen, um überhaupt über eine Neunutzung des Areals nachdenken zu können. Wir haben einen strategischen Entscheid gefällt, nämlich jenen, dass die Nutzung der Zeughäuser sofort in Angriff genommen wird, während die Neunutzung des Kasernenareals eben einen Zeithorizont von zehn oder fünfzehn Jahren hat. Die Zeughäuser schenken uns nicht mehr diesen Zeitrahmen; sie müssen einer Renovation unterzogen und einer definitiven Nutzung zugeführt werden. Die beiden Elemente, Zeughäuser und Kasernenareal, engen sich gegenseitig nicht ein; das haben wir mit externen Fachleuten auch diskutiert und alle teilen unsere Meinung. Es liegt mir fern, eine verwaltungsinterne Abklärung zu machen, ob es jetzt die Möglichkeit vom «Impuls» gibt. Da brauchen wir eben Impulse von aussen und wir sind auch mit namhaften Persönlichkeiten in der Schlussverhandlung, die dann diesen Auftrag für uns federführend übernehmen werden. Sie müssen mir zugestehen, dass ich zum heutigen Zeitpunkt keine Namen nenne, obwohl ich vertragseinig bin. Das wird aber sicher noch vor den Sommerferien der Fall sein. Dann werden Sie hören, mit welchen Persönlichkeiten wir an die Arbeit gehen und in welchem Zeitraum die ersten Ergebnisse dann auch zu erwarten sind – also weder defensiv noch verwaltungsmässig, sondern offensiv, so wie es auch der Begriff «Impuls» erwarten lässt.

Ratspräsidentin Emy Lalli: Der Interpellant hat seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

Ratspräsidentin Emy Lalli: Wir kommen zur gemeinsamen Behandlung der Traktanden 25 bis 29. Wir haben am 7. Juni 2004 beschlossen, diese fünf Geschäfte gemeinsam zu behandeln und anschliessend getrennt darüber abzustimmen.

Ich werde das gleiche Verfahren wie heute Morgen anwenden.

25. Neuordnung der Siedlungsstruktur in der Flughafenregion

Motion Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen) und Heinrich Wuhrmann (SVP, Dübendorf) vom 25. März 2002

KR-Nr. 99/2002, RRB-Nr. 1133/17. Juli 2002 (Stellungnahme)

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 88/2003, 108/2003, 317/2003 und 124/2004)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, die kantonale Planungs- und Baugesetzgebung dahingehend zu ändern, dass eine massvolle bauliche Entwicklung in den Gemeinden der Flughafenregion auch in Zukunft bestehen bleibt. In einem «Gesamtplan Flughafen» sind Sonderbauvorschriften zu erlassen, welche mehr Flexibilität in der Siedlungs- und Nutzungsstruktur und Entwicklung in den Gemeinden ermöglichen.

Begründung:

Die Qualität der Flughafenregion als wichtiger und potenter Wohn- und Werkplatz im Kanton Zürich ist gefährdet. Mit der bestehenden Baugesetzgebung werden, unabhängig von den dannzumal festgelegten An- und Abflugverfahren des Flughafens Zürich, weite Gebiete nicht mehr bebaubar und entwicklungsfähig sein. In der kantonalen Richt- und Nutzungsplanung sowie in der Planungs- und Baugesetzgebung (PBG) ist der Spezialfall «Bauen in fluglärmbelasteten Gebieten» nicht geregelt. Eine schweizerische Sonderinfrastruktur, wie sie der Flughafen darstellt, verlangt nach individuellen Sonderbauvorschriften, welche durch grössere nutzungsplanerische Flexibilität (zum Beispiel geografische Verschiebung und Erweiterung von Bauzonenflächen in weniger fluglärmbelasteten Gemeindeteilen) eine massvolle Entwicklung und somit die Existenz der betroffenen Gemeinden sowie ansässiger Indust-

rie- und Gewerbebetriebe gewährleistet. Die Erarbeitung eines kantonalen Gesamtplanes Flughafen ist unverzüglich an die Hand zu nehmen, damit die notwendigen Festlegungen im Objektblatt SIL eingebracht und mit der Bundesgesetzgebung koordiniert werden können. Die anstehende Revision des PBG ermöglicht zudem, die gesetzlichen Grundlagen für Sonderbauvorschriften für die Flughafenregion zu schaffen.

Eine grundsätzliche Diskussion über die raumplanerische Entwicklung der Flughafenregion ist angezeigt. Der Zeitpunkt dafür ist in Anbetracht der diesbezüglichen Aktivitäten (An- und Abflugverfahren/Objektblatt SIL/PBG-Revision) sehr geeignet. Für die Gemeinden der betroffenen Region muss raschmöglichst wieder eine verbindliche Rechtssicherheit geschaffen werden.

Die Stellungnahme des *Regierungsrates* lautet auf Antrag der Baudirektion wie folgt:

Der Bundesrat hat am 18. Oktober 2000 den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Teile I–III B und Anhänge (Allgemeiner Teil), festgesetzt. Darin werden für das Jahr 2020 für den Landesflughafen Zürich 395'000 Starts und Landungen im Linien- und Charterverkehr und 20'000 Bewegungen im General Aviation-Betrieb prognostiziert. Diese Vorgabe ist verbindlich für die Erarbeitung des Betriebsreglements.

Die anlagenspezifischen Ziele und Vorgaben zum Flughafen Zürich sollen bis Frühjahr 2003 im Objektblatt «Landesflughafen Zürich» vom Bundesrat verabschiedet werden. Dieser Teil des SIL, insbesondere die vorgesehenen Festlegungen zur Lärmbelastung und zum Flughafenperimeter, beschränkt sich, was die Auswirkungen auf die künftige Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraums anbelangt, grösstenteils auf das Gebiet des Kantons Zürich. Dies bedeutet, dass dem Kanton Zürich im Rahmen des SIL-Koordinationsprozesses eine entscheidende Mitbestimmung bei den Festlegungen zum Sachplan-Objektblatt Flughafen Zürich zufallen muss. Damit ist aber auch gewährleistet, dass die geltenden zürcherischen Richtplanvorstellungen zur Siedlungsentwicklung in das Objektblatt «Landesflughafen Zürich» sowie in das künftige Betriebsreglement einfließen können. Sobald die Auswirkungen des in Aussicht stehenden Betriebsreglements für den Flughafen Zürich genügend genau abgeschätzt werden können, ist der Richtplan für die Flughafenregion zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen (kantonaler Richtplan Pt. 3.1, S. 6 gemäss Beschluss des Kantonsrates vom 2. Ap-

ril 2001). Insbesondere sind dabei auch die langfristigen betrieblichen Bedürfnisse des Flughafens zu beurteilen (z.B. Verlängerung der Stadtbahn nach Rümlang, Verlegung des General Aviation Centers und Ähnliches).

Im Oktober 2001 hat die Flughafen Zürich AG fünf mögliche Betriebsvarianten vorgestellt; je eine weitere ist durch den Runden Tisch und auf Antrag der benachbarten Kantone durch die Flughafen Zürich AG erarbeitet worden. Anlässlich des SIL-Koordinationsprozesses wurden verschiedene Varianten von der Weiterbearbeitung ausgeschlossen. Gegenwärtig liegen nun vier vertieft bearbeitete Betriebsvarianten vor; diese sind zuhanden des SIL-Koordinationsprozesses durch den Regierungsrat beurteilt worden. Schliesslich wird aus diesen Betriebsvarianten in einem aufwendigen Evaluationsverfahren die umweltverträglichste, einen sicheren und wirtschaftlichen Betrieb zulassende Variante gewählt. Nach Festsetzung des Objektblattes «Landesflughafen Zürich» im SIL wird die Flughafen Zürich AG dem Bundesamt für Zivilluftfahrt ein dem SIL entsprechendes Betriebsreglement zur Festsetzung einzureichen haben. Zu diesem Betriebsreglement wird ein Umweltverträglichkeitsbericht vorliegen, der über die Fluglärm Auswirkungen des Flughafens detaillierte Angaben machen wird. Die raumplanerischen Auswirkungen können erst dann abschliessend beurteilt werden.

Die auf dem kantonalen Richtplan 1995 sowie auf der Revision 1991 des Planungs- und Baugesetzes beruhenden kommunalen Richt- und Nutzungsplanungen sind in allen Gemeinden in Kraft. Eine Analyse der heute rechtskräftigen Bauzonen zeigt, dass nahezu sämtliche davon im Sinne von Art. 19 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG, SR700) erschlossen sind. Dies bedeutet, dass die Gemeinden zwischen Planungswert (PW) und Immissionsgrenzwert (IGW) vorbehaltlose Baubewilligungen erteilen können. Bei Überschreitung der IGW können Baubewilligungen mit Lärmschutzauflagen erteilt werden, wenn ein überwiegendes Interesse gemäss Art. 31 Abs. 2 der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) vorliegt und die kantonale Behörde (Baudirektion) zustimmt; nur bei Überschreitung der Alarmwerte werden sich auch in den erschlossenen Bauzonen Probleme stellen. Für die unerschlossenen bzw. teilerschlossenen unüberbauten Bauzonengebiete wird hingegen bei Überschreitung der Planungswerte (PW) eine Weitererschliessung auf Grund von Art. 30 LSV auszuschliessen sein. Da der endgültige Entscheid sowohl über den SIL als auch über das neue Betriebsreglement noch aussteht, kann heute nicht abschliessend beur-

teilt werden, in welchem Ausmass bisher unüberbaute und nicht erschlossene Bauzonenflächen von Grenzwertüberschreitungen betroffen sein werden.

Angesichts des Erschliessungsstandes der heute rechtskräftigen Bauzonen kann festgestellt werden, dass in den einzelnen Gemeinden durch das neue Betriebsreglement höchstens stellenweise und insgesamt lediglich ein geringer Revisionsbedarf entstehen wird. Für die unerschlossenen und die teilerschlossenen Bauzonengebiete stellt sich die Frage nach Um- bzw. Auszonungen oder nach Höhereinstufung der Empfindlichkeitsstufe dieser Zonenteile auf der Grundlage von Art. 43 Abs. 2 LSV. Für die von Alarmwertüberschreitungen betroffenen Bauzonengebiete muss geprüft werden, ob mittels Umzonungen, Sondernutzungsplänen oder schliesslich durch Auszonungen wieder rechtmässige Verhältnisse geschaffen werden können.

Die Auswirkungen des Lärms im Allgemeinen und damit auch des Fluglärms im Besonderen auf die Umwelt sind abschliessend in der Umweltgesetzgebung des Bundes (Umweltschutzgesetz [USG], Lärmschutzverordnung [LSV]) geregelt. Für gesetzliche kantonale Sonderregelungen, die für fluglärmbelastete Gebiete Erleichterungen schaffen könnten, bleibt kein Raum. Angemessene Lösungen sind mit Mitteln der Richt- und Nutzungsplanung zu suchen.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 99/2002 nicht zu überweisen.

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Zur Motion «Neuordnung der Siedlungsstruktur in der Flughafenregion»: Unser leider unerwartet verstorbene Ratskollege Hansjörg Fehr hat sich beruflich und politisch mit den raumplanerischen Auswirkungen des Flughafens intensiv befasst. Seinen seinerzeitigen Vorstoss haben wir unterstützt und haben deshalb die Motion auch übernommen. Wir ersuchen Sie, die Motion entgegen dem Antrag des Regierungsrates zu überweisen. Mit der Motion soll der Regierungsrat beauftragt werden, die kantonale Planung und Bau-gesetzgebung dahingehend zu ändern, dass eine massvolle bauliche Entwicklung in den Gemeinden der Flughafenregion auch in Zukunft möglich bleibt.

In seinem Ablehnungsantrag bezieht sich der Regierungsrat auf den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), in dem von 420'000 Starts und Landungen ausgegangen wird. Schon der Umstand, dass der Re-

gierungsrat seit seiner Wende vom 8. November 2002 von 350'000 Bewegungen ausgeht und er im Übrigen die Verhandlungsergebnisse des runden Tisches implizit als Makulatur erklärt hat, zeigt mit Deutlichkeit, dass der SIL nicht sakrosankt ist und dass eine Auseinandersetzung mit den Grundlagen des SIL und damit auch den raumplanerischen Grundlagen notwendig ist, wenn wir nicht in einen einfachen Nachvollzug verfallen wollen. Zudem musste dem Bund ein Betriebsreglement eingereicht werden, aus dem die Lärmbelastungen deutlich hervorgehen.

Nach den uns vorgetragenen Informationen des Regierungsrates hat man den Eindruck des zufälligen Gewährenlassens und eines fehlenden Gestaltungswillens; dies, obwohl er zwischenzeitlich mit dem Projekt RELIEF die räumliche Entwicklung mit der langfristigen Flughafeninfrastruktur und dem Flugbetrieb koordinieren will. Wie man planerisch und baulich in schwierigen Verhältnissen heute zum Instrument des Gestaltungsplans und der Sonderbauvorschriften greift, erscheint uns auch bei einer so komplexen und besonderen Anlage wie dem Flughafen eine besondere Beurteilung der raumplanerischen Auswirkung und Gestaltung der baulichen Möglichkeiten als angezeigt. Die Entwicklung der Flughafengemeinden muss mit mehr Flexibilität in der Siedlungs- und Nutzungsstruktur gewährleistet werden. Notwendig wäre deshalb eine planerische Gesamtschau, wie sie in der Motion auch gefordert wird. Den Gemeinden ist endlich Planungs- und Rechtssicherheit zu geben. Eine allfällige Mediation ändert nichts daran. Entgegen dem Regierungsrat, der zunächst die Festlegung der SIL abwarten will, soll im Sinn der Motion eine aktive Planung und Regelung der baulichen Möglichkeiten heute an die Hand genommen werden, die dann in den SIL eingebracht beziehungsweise mit ihm koordiniert werden kann; dies umso mehr, als die Bearbeitung des SIL sich verzögert hat.

Wir beantragen Ihnen deshalb, die Motion zu überweisen.

26. Reduktion des flughafeninduzierten NO_x-Emissionsplafonds

Postulat Thomas Hardegger (SP, Rümlang), Sabine Ziegler (SP, Zürich) und Ruedi Lais (SP, Wallisellen) vom 17. März 2003

KR-Nr. 88/2003, RRB-Nr. 949/2. Juli 2003 (Stellungnahme)

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 99/2002, 108/2003, 317/2003 und 124/2004)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) darauf hinzuwirken, dass der flughafeninduzierte Emissionsplafond von 2400 Tonnen NO_x/a auf maximal 1800 Tonnen NO_x/a gesenkt wird.

Begründung:

Der Bericht Massnahmenplan Lufthygiene, Teilplan Flughafen (Vorlage 3971), zeigt auf, dass im Zeitpunkt, in dem der Wert von 2400 Tonnen flughafeninduzierten NO_x-Emissionen erreicht ist, die NO₂-Gesamtbelastung in weiten Teilen der Flughafenregion deutlich über dem Immissionsgrenzwert der Luftreinhalteverordnung (LRV) liegt. Auch die flächendeckende Einhaltung des Immissionsgrenzwertes der Luftreinhalteverordnung im Kanton Zürich kann nicht mehr erreicht werden. Die geänderte wirtschaftliche Entwicklung am Flughafen und die Erkenntnisse aus den Erhebungen zur Luftbelastung geben Anlass genug, die Situation neu zu beurteilen.

Kurz- und mittelfristig hätte die Reduktion des Emissionsplafond auf 1800 Tonnen NO_x /a für die Entwicklung am Flughafen, wie sie beim gegenwärtigen Geschäftsverlauf abzusehen ist, keine Einschränkungen zur Folge. Bei der Planung der langfristigen Entwicklung müsste auf den neuen Plafond zum Wohle der Gesundheit von Anwohnerinnen und Anwohnern Rücksicht genommen werden.

Es liegt im Interesse des Kanton Zürichs, dass er in dem Bereich, in dem er für die Luftreinhaltung zuständig ist, den nötigen Spielraum behält, um mit geeigneten Massnahmen auf eine verbesserte Luftqualität hinzuwirken. Das ist nur möglich, wenn der Bund die Grenze für flughafeninduzierte NO_x -Emissionen senkt.

Die Stellungnahme des *Regierungsrates* lautet auf Antrag der Baudirektion wie folgt:

Am 18. Oktober 2000 verabschiedete der Bundesrat den konzeptionellen Teil des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Dieser legt die Grundsätze und Vorgaben für die Entwicklung der schweizerischen

Infrastruktur der Zivilluftfahrt behördenverbindlich fest. Bezüglich Landesflughäfen und Luftreinhaltung äussert sich der SIL folgendermassen:

«Eine übermässige Luftbelastung, mit verursacht durch den Flughafenbetrieb, ist im Perimeter der Flughäfen und in den angrenzenden Gebieten mittelfristig in Kauf zu nehmen. Langfristig ist dafür zu sorgen, dass mit einem Massnahmenplan der Flughäfen bzw. der Kantone die Grenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung eingehalten werden können.» (Festsetzungs-Grundsatz G7, B1-Landesflughäfen).

Dieser Grundsatz folgt der Rechtsprechung des Bundesgerichts, wonach es unzulässig ist, den Bau von Anlagen, die im nationalen Interesse liegen, durch die Formulierung besonders hoher Anforderungen an die Begrenzung der Luftschadstoffemissionen zu verunmöglichen oder übermässig zu erschweren.

Im Interesse der Luftreinhaltung wird im SIL weiter ausgeführt, dass für Landesflughäfen, bei denen die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden können, der Flughafenhalter der kantonalen Fachstelle für Luftreinhaltung und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) jährlich eine Emissionsbilanz (mit Angaben zu den NO_x-Emissionen aus Flugbetrieb und Abfertigung) einzureichen und sämtliche technisch und betrieblich möglichen sowie wirtschaftlich tragbaren Massnahmen, die den Ausstoss von NO_x in den Bereichen Flugbetrieb und Abfertigung der Luftfahrzeuge senken, zu ergreifen habe. Im Vordergrund stünden Betriebsvorschriften zur Optimierung der Verkehrs- und Betriebsabläufe sowie die Bevorzugung emissionsarmer Luftfahrzeuge bei der Festlegung von Gebühren. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) könne im Rahmen der Genehmigung von Ausbauschritten Emissionsbegrenzungen festlegen, die vertiefte Situationsanalysen auslösen und zu weiteren Massnahmen führen könnten. Mit solchen Kontroll- und Verbesserungsmassnahmen wird eine ständige Verminderung der Umweltauswirkungen angestrebt. Der Entscheid des UVEK zur Baukonzession Dock Midfield vom November 1999 hält sich bereits an diese später im SIL verankerten Grundsätze. Das UVEK verfügte, es seien ab sofort alle technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zur Verminderung der Stickoxidbelastung zu ergreifen, es sei ein Immissionsüberwachungssystem in der Flughafenregion aufzubauen sowie eine jährliche Emissionsbilanz zu berechnen und dem Amt für Abfall, Was-

ser, Energie und Luft (AWEL) und dem BAZL einzureichen. Ausserdem sei der vom Flughafenhalter ausgearbeitete Teilmassnahmenplan Lufthygiene Flughafen (vom Oktober 1999) umzusetzen. Der Kanton Zürich wird verpflichtet, seinen Massnahmenplan Lufthygiene konsequent umzusetzen und nötigenfalls zu verschärfen.

Mit den emissionsmindernden Massnahmen des Teilplans Flughafen sollen die NO_x-Emissionen bis 2010 um 130 t pro Jahr vermindert werden können. Die Umsetzung ist im Gang. Zurzeit ist der Stand wie folgt:

FL1 «Erweiterung der emissionsabhängigen Landegebühr mit einer verstärkten Lenkungs-komponente zu einem Bonus-Malus-System»: Die europäische Luftfahrtbehörde ECAC arbeitet auf eine Einführung der Massnahme in allen Mitgliedsländern hin. Davon ist eine grössere Auswirkung zu erwarten als von einer einseitigen Gebührenerhöhung.

FL2 «Optimieren der Flugzeugbewegungen innerhalb des immissionswirksamen Emissionsperimeters (LTO-Zyklus, Distanz bis rund 950 m über Grund)»: Diese Massnahme wird erst nach Fertigstellung der 5. Ausbautetappe angegangen.

FL3 «Installation von stationären Flugzeugenergiesystemen auf offenen Standplätzen»: Eine flughafenweite Studie ist in Auftrag und soll bis Ende 2003 erstellt sein.

FL4 «Optimieren des Abfertigungs-/Unterhaltsverkehrs am Flughafen mit technischen und betrieblichen Massnahmen»: Der Bau einer Erdgastankstelle airside ist bis November 2003 fertig gestellt.

FL5 «Immissionsüberwachung auf dem Gelände und in der Region Flughafen»: Diese Massnahme ist umgesetzt.

Für die NO_x-Emissionen des Flughafens (aus Flugbetrieb und Abfertigung) setzte das UVEK eine Limite von 2400 t pro Jahr. Diesen Emissionsplafond schützte das Bundesgericht mit Entscheid vom 8. Dezember 2000 (BGE 126 II 522). Es verwies dabei wiederum auf die Grundsätze gemäss SIL. Ein solcher Plafond soll sicherstellen, dass die Immissionsbelastung für die Bevölkerung in der Flughafenregion nicht höher ist als in anderen stärker belasteten Gebieten des Kantons, wie beispielsweise der Stadt Zürich. Das heisst, mittelfristig (bis 2010) sollen höchstens noch 5% der Wohnbevölkerung einer übermässigen Immissionsbelastung von mehr als 35 µg/m³ ausgesetzt sein. Falls die NO_x-Limite von 2400 t NO_x erreicht wird, hat der Flughafenhalter innert drei Monaten ein Massnahmenpaket ans UVEK einzureichen, das

aufzeigt, wie ein weiterer Anstieg der Emissionen verhindert werden kann.

Gestützt darauf und auf eine Situationsanalyse über die NO₂-Belastung der Bevölkerung in der Flughafenumgebung entscheidet das UVEK über das weitere Vorgehen bzw. verfügt weitere Massnahmen. Berücksichtigt werden sollen auch die internationale Bedeutung des Flughafens, die Triebwerkentwicklung, die Intensität der NO_x-Reduktionsbemühungen des Flughafens sowie die Ergebnisse des kantonalen Massnahmenplans.

Die Anzahl Flugbewegungen und damit die NO_x-Emissionen sind seit 2000 rückläufig. 2002 wurden 1450 t NO_x und 2001 wurden 1720 t NO_x ausgewiesen, gegenüber 1800 t im Jahr 2000. Der von den Postulanten angestrebte Emissionsplafond von 1800 t NO_x pro Jahr würde somit zurzeit nicht ausgeschöpft, liesse jedoch zu wenig Spielraum für die künftige Entwicklung des Flughafens (der Voruntersuchungsbericht zum neuen Betriebsreglement Flughafen geht neu von höchstens 350'000 Flugbewegungen und einer Einhaltung des Plafonds von 2400 t NO_x aus). Dies widerspräche dem SIL-Grundsatz, wonach sich die Landesflughäfen der Nachfrage folgend sollen entwickeln können, auch wenn dadurch die Luftreinhaltevorschriften in der Umgebung nicht oder nur mit Verspätung eingehalten werden können.

In der Umgebung des Flughafens wurden die NO₂-Immissionsgrenzwerte in den letzten beiden Jahren nur an Standorten überschritten, an denen die Belastung massgeblich durch den Strassenverkehr beeinflusst wird. Dies entspricht der Immissionssituation anderer Agglomerationsgebiete im Kanton Zürich. Diese Situation ist gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichts mittelfristig in Kauf zu nehmen und ist im SIL als Grundsatz so festgesetzt. Eine verschärfte Emissionsbegrenzung wäre demzufolge unverhältnismässig. Eine Änderung des Emissionsplafonds würde zudem eine Wiederholung des Konzessionsverfahrens bedingen. Eine eben erst rechtskräftig gewordene Konzession auf Grund von mittelfristigen Immissionsgrenzwert-Überschreitungen hinfällig werden zu lassen, widerspräche dem Grundsatz der Rechtssicherheit.

Zusammenfassend kann somit festgehalten werden, dass der Flughafenbetreiber mit den Auflagen zur Baukonzession Dock Midfield und dem Teilmassnahmenplan Flughafen verpflichtet wird, die Einhaltung der Emissionslimite von 2400 t NO_x pro Jahr sicherzustellen und zu

kontrollieren. Wird dieser Wert nicht eingehalten, wird eine Lageanalyse nötig, wie dies von den Postulanten verlangt wird, und es sind weitere Massnahmen zu ergreifen. Die längerfristige, flächendeckende Einhaltung der Immissionsgrenzwerte ist mit einer konsequenten Umsetzung des Massnahmenplans Lufthygiene anzustreben.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 88/2003 nicht zu überweisen.

Thomas Hardegger (SP, Rümliang): Zuerst als Klarstellung: In meinem Postulat geht es – trotz Sammelsurium-Debatte – hier nicht um An- und Abflugwege, es geht nicht um Lärmverteilung, es geht auch nicht um Schuldzuweisungen. Es geht hier in diesem Postulat einzig um die Kontrolle der Luftbelastung in der Flughafenregion, also um den Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und um den Schutz der Umwelt. In der näheren Flughafenregion geht es um die Gefahr eines erhöhten Krebsrisikos und die Reduktion der Atemwegserkrankungen. Ausserhalb der Flughafengemeinden sind die gemessenen Belastungen zwar weniger relevant, als Dreingabe zu ihren lokal erzeugten Emissionen aber eben trotzdem wichtig. Der Flughafen emittiert heute weit unter dem in der Konzession festgelegten NO_x-Plafond. Das heisst, die Gelegenheit wäre jetzt eigentlich gegeben, die langfristige Entwicklung zu steuern. Wir geben damit auch den Gemeinden und dem Flughafen den Spielraum, den sie brauchen, damit sie die Gesamtbelastung der NO_x-Emissionen innerhalb des Emissionsgrenzwertes halten können.

Die Regierung hat vor zwei Jahren – noch basierend auf den Zahlen der Flughafenboomjahre – festgestellt, dass im Jahr 2010 die Gesamtbelastung der NO_x-Emissionen in weiten Teilen der Flughafenregion deutlich über dem Immissionsgrenzwert der Luftreinhalteverordnung liegen würde. Diese Gesamtbelastung setzt sich zusammen aus den flughafeninduzierten Emissionen und den in den umliegenden Gemeinden und vom Verkehr erzeugten Emissionen. Das UVEK hat bei der Baukonzession für das Dock Midfield den Flughafenanteil an den Emissionen plafoniert bei 2400 Tonnen NO_x. Dieser Plafond ist vom Bundesgericht gestützt worden. Zusätzlich verlangt es neben diesem Plafond aber auch, dass höchsten 5 Prozent der Wohnbevölkerung in den am stärksten betroffenen Gemeinden einer übermässigen Emissionsbelastung ausgesetzt werden dürfen. Das heisst, mit dem gegenwärtig gültigen Wert für den Flughafen kann die Bevölkerung nicht geschützt werden,

ausser es siedeln in Zukunft nur noch Velofahrer und Fussgängerinnen und Fussgänger dort in unbeheizten Wohnungen. Im Jahr 2002 hat der Flughafen bei 282'000 Bewegungen knapp 1500 Tonnen NO_x emittiert. Da sind der Flugbetrieb, die Abfertigung, die Infrastruktur und der landseitige Verkehr eingeschlossen. Gehen wir von dieser Zahl aus, würde der geforderte Wert mit den gleichen alten Flugzeugen wie heute, ohne jegliche technische Entwicklung, noch 340'000 Bewegungen zulassen. Und wenn wir jetzt die politische Diskussion um die Bewegungsplafonierung einfach einmal weglassen: Kurz und mittelfristig hätte der reduzierte Schadstoffplafond, wie er gefordert wird, für den Flughafen keinerlei Einschränkungen zur Folge. Aber die geänderten wirtschaftlichen und ökologischen Rahmenbedingungen für die Entwicklung am Flughafen und auch die Erkenntnisse, die wir aus den Luftmessungen haben, bieten sich jetzt geradezu an, zu handeln. Bei der Planung der langfristigen Entwicklung müsste auf den neuen Plafond zum Wohle der Gesundheit von Anwohnerinnen und Anwohnern Rücksicht genommen werden. Wir fordern also einfach, dass in Zukunft die technischen Möglichkeiten ausgeschöpft werden, damit durch die Zunahme des Luftverkehrs die Luftbelastung nicht zunimmt und – wenn möglich – immer abnimmt. Wegen der durch die Luftreinhalteverordnung verlangten Einhaltung der Gesamtbelastung bleibt bei den Infrastrukturbauten der Gemeinden nur mit einem tieferen Emissionsplafond noch ein Spielraum beispielsweise für neue Strassenbauten. Der Ausbau der Nordumfahrung, des Bypasses, der K10, – sie alle werden an der UVP scheitern, wenn die Gesamtbelastung um den Flughafenbetrieb und die bereits bestehenden Immissionen erreicht sind. Oder wollen Sie über ein Lastwagenfahrverbot die Einhaltung der Gesamtbelastung erreichen? Auch bei wachsendem Flughafenbetrieb muss der geforderte Höchstwert dank technischem Fortschritt nicht überschritten werden. Die Gesundheit der Bevölkerung und die Emissionen einer weiteren Entwicklung in den Gemeinden um den Flughafen erfordern es, dass der Kanton jetzt handelt und auf den tieferen NO_x-Plafond hin arbeitet. Der Bund wird sich dem nicht entgegenstemmen, wenn der Kanton Zürich mit den dargelegten Argumenten mehr Handlungsspielraum einfordert, damit die Luftreinhalteverordnung des Bundes eingehalten werden kann.

Ich bitte Sie, das Postulat zu überweisen.

Ich spreche noch zur Motion Bruno Grossmann, die wir vorhin gehört haben: Es ist ja unbestritten, dass die Raumplanung des Kantons ver-

sagt hat, und die Versäumnisse können den Kanton zugegebenermassen – Mediation hin oder her – noch teuer zu stehen kommen. Es ist auch unbestritten, dass die Rechtsunsicherheit in der Flughafenregion die wirtschaftliche Entwicklung bremst. Und es ist unbestritten, dass erst in den letzten Jahren Wohnquartiere aus dem Boden gestampft werden, die schon in lärmbelasteten oder nun in neu belärmten Gebieten liegen. Der Regierungsrat hat zwar immer betont, dass die Entwicklung des Luftverkehrs sich nach der bestehenden Siedlungsstruktur zu richten habe. Den Motionären geht es aber einzig darum, mit Sonderbauvorschriften höhere Ausnützungen in Zonen mit übermässiger Belastung zuzulassen, das heisst dann bei ihnen: mehr Flexibilität. Der Schutz der Bevölkerung vor den Auswirkungen der Lärm- und Schadstoffimmissionen müsste aber prioritär angestrebt werden – und nicht die Lockerung der baulichen Beschränkungen. Wenn dank der Verminderung der Immissionen Änderungen in den Bau- und Zonenordnungen möglich werden, sind diese mit den ordentlichen Verfahren anzustreben. Die geforderte Neuordnung im Sinne der Motionäre würde einfach eine noch grössere Anzahl Anwohnerinnen und Anwohner übermässiger Lärm- und Schadstoffbelastung aussetzen.

Der Regierungsrat verweist in seiner Antwort wieder einmal auf die SIL-Koordination und die zu bestimmenden definitiven Betriebsvarianten. Und hier wiederhole ich mich halt auch: Aus diesem Planungsscherbenhaufen könnte einzig die Vorlage des Regierungsrates für die Richtplanrevision – sprich: RELIEF – einen Weg aufzeigen. Der Regierungsrat hat sie uns für den Herbst 2003 versprochen. Diese Vorlage kann dann die Position des Kantons Zürich einerseits im SIL-Koordinationsprozess widerspiegeln, andererseits aber auch die Haltung des Regierungsrates im Mediationsverfahren darstellen. Hier würde auch ein Bekenntnis zu den Eckwerten diskutiert werden, beispielsweise die des runden Tisches; das würde mehr dienen als die Geheimniskrämerei.

Zusammenfassend kann gesagt werden: Die Motion ist abzulehnen, weil sie das Problem der Restunsicherheit der Flughafenregion mit einer Sondernutzung auflösen will, statt mit einer Richtplanrevision die Siedlungsentwicklung und die Flughafenentwicklung aufeinander abzustimmen. Ich bitte Sie daher, die Motion – wie vom Regierungsrat beantragt – nicht zu überweisen.

27. Flughafenprojekt Parallelpiste (Variante «Grün»)

Interpellation Ursula Moor-Schwarz (SVP, Höri) und Othmar Kern-Schneider (SVP, Bülach) vom 31. März 2003

KR-Nr. 108/2003, RRB-Nr. 680/14. Mai 2003

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 99/2002, 88/2003, 317/2003 und 124/2004)

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Unique und Regierungsrat setzen auf eine Kanalisierung der Flugbewegungen Richtung Norden. Langfristig planen sie dazu den Bau einer Parallelpiste. Ein Gutachten des renommierten Rechtsprofessors Alfred Kölz (Zürich) vom 6. März 2003 belegt, dass die für den Flughafen Zürich-Kloten geplante Parallelpiste, auch mit Variante «Grün» bezeichnet, verfassungswidrig wäre. Die Parallelpiste würde zur weitgehenden Zerstörung der sich in diesem Gebiet befindenden Flachmoore führen. Diese unterstehen aber bekanntlich dem absoluten Schutz der Bundesverfassung.

Dem «Tages-Anzeiger» vom 26. März 2003 konnte entnommen werden, dass Kantonsplaner Christian Gabathuler sich offenbar weiter für die Verfolgung des Projektes Parallelpiste einsetzt. Christian Gabathuler führte weiter aus, dass man halt die Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von einer Änderung der Bundesverfassung überzeugen müsste.

Wir bitten den Regierungsrat, in diesem Zusammenhang folgende Fragen zu beantworten:

1. Hat der Regierungsrat das Projekt über die Erstellung der Parallelpiste unter dem Gesichtspunkt der natur- und heimatschutzrechtlichen Vorgaben der Bundesverfassung und des zugehörigen Ausführungsrechts geprüft?
2. Ist dem Regierungsrat das erwähnte Rechtsgutachten von Prof. Alfred Kölz bekannt?
3. Richtet der Regierungsrat seine Planung tatsächlich nach einem Projekt aus, dessen Realisierung schliesslich von einer Verfassungsänderung abhängt?

4. Wird der Regierungsrat das Projekt «Parallelpiste» aus der Flughafenplanung streichen, nachdem das Gutachten von Prof. Alfred Kölz klar beweist, dass es gegen die Bundesverfassung verstösst?
5. Falls der Regierungsrat trotzdem am Projekt der Parallelpiste festhalten sollte: Wie rechtfertigt er die dem Kanton Zürich und der zürcherischen Volkswirtschaft durch diese Planung unnötigerweise entstandenen Kosten, sollte zu einem späteren Zeitpunkt aus verfassungsrechtlichen Gründen doch auf die Ausführungen des Projektes verzichtet werden müssen?

Die Antwort des *Regierungsrates* lautet auf Antrag der Baudirektion wie folgt:

Der Bau einer Parallelpiste gemäss Variante «Grün» ist eine der Optionen für die bauliche Entwicklung des Flughafens Zürich, die im Rahmen des Projekts RELIEF (Raum-Entwicklungskonzept für die Flughafenregion und langfristige Infrastruktur-Entwicklung des Flughafens) evaluiert werden. Die Prüfung der Entwicklungsmöglichkeiten erfolgt auf Grund eines umfassenden Ansatzes. Nur durch eine breite Auslegeordnung aller massgeblichen Gesichtspunkte des Verkehrs, der Siedlungsentwicklung, der Sicherheit, des Lärms sowie des Landschafts- und Naturschutzes kann eine Beurteilung vorgenommen werden, welche die langfristigen Vor- und Nachteile der aus heutiger Sicht im Prinzip möglichen Varianten aufzeigt. Die laufende Evaluation präjudiziert später zu treffende Entscheide nicht; vielmehr soll gewährleistet werden, dass diese Entscheide von den zuständigen Stellen und schliesslich von den Stimmberechtigten in Kenntnis aller Umstände und unter Abwägung aller auf dem Spiel stehenden Interessen gefällt werden können.

Die Variante «Grün» wirft besondere Fragen des Moorschutzes auf und macht allenfalls eine Änderung der Bundesverfassung nötig. Das Gutachten von Prof. Alfred Kölz vom 6. März 2003 ist dem Regierungsrat bekannt. Aus den oben aufgeführten Gründen ist es jedoch im heutigen Zeitpunkt weder nötig noch sachlich gerechtfertigt, das Spektrum der Evaluation der Möglichkeiten einer langfristigen Entwicklung einzuschränken. Eine andere Frage ist, wie auf Grund der umfassenden Auslegeordnung schliesslich entschieden wird. Gemessen an den möglichen langfristigen – auch volkswirtschaftlichen – Auswirkungen der weiteren Entwicklung sind die Kosten der laufenden Evaluation ver-

tretenbar. Gerade aus demokratischen Gründen und im Lichte der Nachhaltigkeit kann und soll im heutigen Zeitpunkt keine der denkbaren Varianten von einer Prüfung ausgeschlossen werden.

Othmar Kern (SVP, Bülach): Der Regierungsrat schreibt in seiner Antwort, Variante «Grün» sei eine der Optionen für die bauliche Entwicklung des Flughafens Zürich. Für den Flughafen mag das ja zutreffen. Hingegen für die Gemeinden im Norden ist das die schlechteste Lösung. Zum Beispiel wird das Spital in Bülach im Moment für einige Millionen Franken ausgebaut. Bei einem Bau der Parallelpiste würden die Flugzeuge direkt über dem Spital starten und landen. Es kann sich jeder selbst ausdenken, was dies für die Patienten bedeuten würde. Schon jetzt sind eingezonte Gebiete in den Gemeinden vorderhand mit einem Bauverbot belegt, und das vor allem, um weniger Probleme zu bekommen bei einem späteren Bau der Parallelpiste. Für die Entwicklung der betroffenen Gemeinden ist das katastrophal. Weniger Steuereinnahmen, Verlust von Arbeitsplätzen und so weiter. Es wäre an der Zeit, wenn der Regierungsrat die Bauverbote aufheben würde, damit auch in diesen Gemeinden eine vernünftige Entwicklung stattfinden würde.

Ganz bedenklich finde ich die Aussage von unserem Kantonsplaner Christian Gabathuler, man solle die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von einer Änderung der Bundesverfassung überzeugen. Offenbar wäre er bereit – und ich hege den Verdacht, auch der Regierungsrat wäre dazu bereit – zu Gunsten einer Parallelpiste die in diesem Gebiet befindlichen Flachmoore und Naturschutzgebiete für den weiteren Ausbau des Flughafens zu opfern. Für mich ist eine solche Haltung sehr bedenklich. Mich nähme wunder, wie die Baudirektion reagieren würde, wenn ein gewöhnlicher Bürger so etwas realisieren möchte. Hören wir doch endlich auf, von immer mehr Ausbau des Flughafens zu sprechen! Ich bin der Meinung, dass der jetzige Ausbau genügt für die nächste Planungsperiode. In Zukunft sollten sowieso der Schadstoffausstoss und die Fluglärmimmission vermehrt berücksichtigt werden: Je weniger Immissionen, desto mehr Flugzeugbewegungen wären zulässig.

Vom Regierungsrat erwarte ich, dass er endlich die Variante «Grün» aus allen Plänen streicht, damit die Gemeinden um den Flughafen sich massvoll entwickeln können. Und wenn dann die Flugbewegungen ei-

nigermassen in alle Richtungen verteilt sind, glaube ich, wäre dies das Beste für unseren Flughafen. Alle hätten zwar etwas vom Fluglärm, aber der Flughafen hätte dadurch auch eine breite Unterstützung in der Bevölkerung – auch von der Bevölkerung im Norden, die bis jetzt immer zum Flughafen gestanden ist. Ich appelliere an den Regierungsrat, sich in diesem Sinne für den Flughafen einzusetzen.

28. Steuerung des Wohnungsbaus in potenziellen Fluglärmgebieten

Interpellation Ruedi Lais (SP, Wallisellen) und André Bürgi (SP, Bülach) vom 20. Oktober 2003

KR-Nr. 317/2003, RRB-Nr. 1836/11. Dezember 2003

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 99/2002, 88/2003, 108/2003 und 124/2004)

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Der Betrieb des Flughafens basiert noch auf Jahre hinaus ausschliesslich auf provisorischen Grundlagen. Diese Zeit wird offensichtlich in zahlreichen Gemeinden genutzt, um in potenziellen Fluglärmgebieten (Belastung über dem Immissionsgrenzwert) alle derzeit noch rechtlich möglichen Wohnüberbauungen zu realisieren. Dieser juristisch motivierte Bauboom wird in Zukunft das Zusammenleben der Bevölkerung mit dem Flughafen Zürich-Kloten noch mehr erschweren.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie viele Wohneinheiten wurden in den Fluglärmgebieten über dem Immissionsgrenzwert gemäss allen derzeit beim Bund eingereichten Betriebskonzept-Varianten seit der Kündigung der Verwaltungsvereinbarung Schweiz-Deutschland am 22. Mai 2000 bewilligt?
2. Was hat der Regierungsrat unternommen, um den Wohnungsbau in potenziellen Fluglärmgebieten zu stoppen ?
3. Ist der Regierungsrat bereit, den kantonalen Richtplan einer Gesamtrevision zu unterziehen und für solche Gebiete Planungszonen gemäss dem Planungs- und Baugesetz § 346 festzusetzen ?

Die Antwort des *Regierungsrates* lautet auf Antrag der Baudirektion wie folgt:

Mit Kreisschreiben vom 23. Februar 2001 wurden die Gemeinden, die Gebiete mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen infolge Fluglärm aufweisen, aufgefordert, der Baudirektion Baugesuche in solchen Gebieten zu überweisen. Um einen angemessenen Spielraum für ein künftiges definitives Betriebsreglement zu wahren, werden der erforderlichen kantonalen Zustimmung die Lärm-Grenzwerte für die Landesflughäfen gemäss der Eidgenössischen Kommission für die Beurteilung von Lärmimmissionsgrenzwerten, Betriebsvariante gemäss UVB 5. Baue-tappe, Betriebszustand Zt+ (2010), zu Grunde gelegt. Soweit die Immissionsgrenzwerte nicht durch die in Art. 31 Abs. 1 lit. a und b der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) umschriebenen organisatorischen, baulichen oder gestalterischen Massnahmen eingehalten werden können, dürfen Baubewilligungen nur erteilt werden, wenn an der Errichtung des Gebäudes ein überwiegendes Interesse besteht (Art. 31 Abs. 2 LSV). Soweit es sich nicht um objektiv standortgebundene (öffentliche) Bauten handelt, gilt als überwiegendes Interesse insbesondere die Schliessung von Baulücken und Baugebietslücken (Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, BUWAL, Mitteilung Nr. 4 [1991] mit Korrigendum Dezember 1992).

Von den Baugesuchen, die der Baudirektion seit Februar 2001 von den Gemeinden überwiesen wurden, mussten einige wenige abgewiesen werden, weil die betreffenden Bauvorhaben nicht in Bau- oder Baugebietslücken lagen. Die übrigen Vorhaben lagen im engeren Siedlungsbereich der betreffenden Gemeinden und damit auf vollerschlossenen Grundstücken in bereits weitestgehend überbauten Gebieten. Gestützt auf Art. 31 Abs. 2 LSV konnte für etwa 400 Vorhaben die erforderliche Zustimmung erteilt werden: 20% für Um- und Anbauten an bestehenden Ein- oder Mehrfamilienhäusern, 30% für einzelne oder mehrere Mehrfamilienhäuser und 40% für einzelne oder mehrere Einfamilienhäuser. 10% der Baugesuche betrafen Vorhaben wie Gewerbe- und Büro-bauten, Werkstätten und dergleichen, die nach näherer Prüfung mit Auflagen gestützt auf Art. 31 Abs. 1 lit. b LSV bewilligt werden konnten.

Auf Grund der beschriebenen Bewilligungspraxis sind in Gebieten mit tatsächlicher oder gemäss Betriebszustand Zt+ (2010) möglicher Überschreitung der Immissionsgrenzwerte keine neuen Gebäude errichtet

worden, an denen nicht ein überwiegendes Interesse im Sinne von Art. 31 Abs. 2 LSV besteht. Entsprechend sind keine Entwicklungen eingetreten, die von der heute bestehenden Siedlungsstruktur in tatsächlich bereits weitestgehend überbauten und vollerschlossenen Gebieten abweichen. Mittel- und langfristig ist somit der Handlungsspielraum für einen unter allen massgeblichen Gesichtspunkten optimierten Betrieb des Flughafens durch die beschriebene Bewilligungspraxis nicht zusätzlich eingeschränkt und es ist das künftige Zusammenleben der Bevölkerung mit dem Flughafen nicht zusätzlich erschwert worden. Insofern besteht kein Grund, den Wohnungsbau im Innern der bereits heute dicht besiedelten Gebiete der von Fluglärm betroffenen Gemeinden zu stoppen.

Der kantonale Richtplan vom 31. Januar 1995 orientiert sich mit seinen Leitlinien und der Festlegung von Siedlungsgebiet konsequent an der bestehenden Siedlungsstruktur. Im heutigen Zeitpunkt ist nicht absehbar, dass sich ein künftiges Betriebsreglement über diese vom Bundesrat genehmigten Festlegungen hinwegsetzt und der Fluglärm eine grundlegende Neuausrichtung der Überbauung im am dichtesten besiedelten Raum der Schweiz rechtfertigen könnte. Eine Gesamtrevision des kantonalen Richtplans zur Ermöglichung eines völlig neuartigen Flugbetriebs steht deshalb nicht zur Diskussion. Dies schliesst nicht aus, dass ein definitives Betriebsreglement später gewisse Anpassungen am Richtplan nötig macht. Davon betroffen werden aller Voraussicht nach vorab unerschlossene und teilerschlossene Bauzonengebiete sein, in denen langfristig die Planungswerte überschritten sind, und solche, die von Alarmwertüberschreitungen betroffen sind. In diesen Gebieten können bereits heute keine Erschliessungsmassnahmen getätigt oder Baubewilligungen erteilt werden, weshalb der zusätzliche Erlass von Planungszonen nicht angezeigt ist.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): In den Fluglärmgebieten hat, wie wir ja alle sehen können, die Zürcher Raumplanung seit Betriebsaufnahme des Flughafens Kloten vor ungefähr 50 Jahren ziemlich versagt. In den damals schon bekannten und unvermeidlichen An- und Abfluggebieten wurde jahrzehntelang fröhlich bewilligt und gebaut, was das Zeug hielt. Die Absenz von Fluglärmgrenzwerten und entsprechenden Bauverbote wurde von den Gemeinden zwar offiziell bedauert, inoffiziell wurde sie aber von den Exekutiven, von den verschiedenen Lobbys der Bau-

landverwerter und der Baufirmen nach Kräften ausgenutzt. Man sollte meinen, dass die Dimension des Problems heute allen schmerzhaft bewusst ist und dass nun endlich von dieser seltsamen Komplizenschaft zu einem Vorsorgeprinzip gewechselt wird; doch weit gefehlt! Da kann ich auch meinen Vorredner Othmar Kern überhaupt nicht verstehen, der gerade in diesem Bereich noch eine weitere Liberalisierung wünscht. Von allen Zürcher Landgemeinden war Bassersdorf im Jahr 2003 diejenige mit dem grössten Wachstum; nicht mit dem grössten Wachstum an militanten Fluglärmgegnern – das vielleicht zusammen mit andern auch –, sondern an neuen Einwohnerinnen und Einwohnern. Es waren allein im letzten Jahr über 400. Aber auch die andern Gemeinden in der unmittelbaren Umgebung der Pistenenden kennen im Moment einen eigentlichen Wachstumsboom, gerade im Wohnungsbau. Dasselbe gilt auch für die Gegend, aus der mein Vorredner kommt, nämlich die Gegend um Bülach, südlich von Bülach, gegen Bachenbülach. Das gleiche gilt auch für Opfikon, die Gemeinde, die sicher in letzter Zeit von der Fluglärmverschiebung am meisten getroffen wurde.

Und nun, wie lautet die Antwort der Regierung? Sie lautet kurz, zusammengefasst: Weiter so! Zwar gelten die bekannten Einschränkungen, wie sie der Lärmschutzverordnung zu Grunde liegen. Aber das zitierte «überwiegende Interesse der Privaten» ist hier ganz klar aufgeführt. Das ist das Interesse, noch rasch Fakten schaffen zu können, noch rasch unüberbautes Land der Verwertung zuführen zu können. Deshalb wird die Entscheidung, wo geflogen wird und was für Auswirkungen dies für die Bewohnbarkeit der Gebiete hat, seit Jahrzehnten immer weiter hinausgeschoben. Ein Satz in der Regierungsantwort entlarvt die schizophrene Situation. Er lautet: «Im heutigen Zeitpunkt ist nicht absehbar, dass sich ein künftiges Betriebsreglement über den kantonalen Richtplan von 1995 hinwegsetzt.» Liebe Baudirektorin Dorothee Fierz, waren Sie denn nicht dabei, als der Verwaltungsrat der Unique das neueste Betriebsreglement verabschiedet hat? Und das widerspricht doch eklatant dem Richtplan von 1995! Ich will nicht hören, dass Sie das nicht aus freien Stücken gemacht haben, sondern wegen den Deutschen und ihren einseitigen Massnahmen. Tatsache ist, dass dieses Betriebsreglement, das Sie verabschiedet haben, diesem Richtplan widerspricht. Und in der Interpellationsantwort steht genau das Gegenteil.

Diese Vogel-Strauss-Politik darf doch hier einfach nicht mehr weiter gehen! Wir müssen endlich Klarheit schaffen! Wir müssen endlich Po-

sition beziehen! Wir müssen diese Interessenabwägung zwischen Bauen können – das mag ich ja den Leuten gönnen, dass sie dort bauen können, wo eingezont ist – und einer Dimensionierung des Flughafens. Diese Entscheidung müssen wir doch endlich einmal treffen – mit allen Konsequenzen. Wenn der Wachstumspfad weiter beschritten wird, dann hat das Auszonungen zur Folge, und zwar heute und nicht erst in weiteren Jahrzehnten. Die Entscheidung soll verschoben werden auf die Zeit nach der Mediation. Dann wissen wir aber schon: Wenn dann wirklich entschieden wird, dann werden noch die Gerichte sprechen. Es wird noch einige Jahre dauern, bis letztinstanzliche Gewissheit über die Flugrichtungen besteht. Und so lange soll offenbar noch fröhlich weitergebaut werden können; das ist doch keine vorausschauende Politik. Ich bin froh zu hören, dass die Kommission für Planung und Bau nicht weiter einfach warten will, sondern sich überlegt, ob sie nicht selber aktiv werden könne. Dieses Anpacken des Problems muss aber natürlich mit der Mediation koordiniert sein, und das können wir als Kantonsrat und als Kommission nicht tun. Das muss die Regierung tun. Sie sehen, ich bin nicht zufrieden mit der Antwort der Regierung und ich prophezeie: Das Problem wird auf diese Weise immer weiter anwachsen.

Nun lassen Sie mich noch ein Wort sagen in Wiederaufnahme der Debatte von heute Morgen – ich wollte die Mittagspause nicht weiter hinausschieben! Zu Gaston Guex und Zumikon: Gaston Guex hat heute Morgen sehr engagiert gegen eine Plafonierung gesprochen; diese Haltung respektiere ich natürlich, das ist seine persönliche und auch seine Partei-Meinung. Ich möchte aber doch darauf aufmerksam machen, dass gerade Zumikon auf seiner Homepage eine Plafonierung des Flugbetriebs auf 250'000 Bewegungen fordert. Ich möchte darauf aufmerksam machen, dass gerade aus seiner Gemeinde am meisten Unterschriften kommen für die Initiative, die das Gleiche auch fordert. Er sollte wirklich einmal mit seinen Leuten sprechen. Was mich aber noch mehr bedrückt, ist: Ich habe von Ihnen, Gaston Guex, keinen einzigen realistischen Vorschlag gehört, wie Sie Ihre Vorstellungen einer Nordausrichtung, einer Kanalisierung, eines weiteren Wachstums in die Realität umsetzen können und wie dies eine politische Lösung finden soll. Da möchte ich dann gerne bei Gelegenheit einmal eine Antwort hören.

29. Entschädigungsgesetz

Einzelinitiative Prof. Dr. Roland Zimmermann, Gockhausen, vom 30. März 2004

KR-Nr. 124/2004

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 99/2002, 88/2003, 108/2003 und 317/2003)

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Antrag:

Der Kanton Zürich erlässt ein Entschädigungsgesetz, das

- verpflichtet, alle Eigentümerinnen und Eigentümer in den unmittelbaren Flugschneisen angemessen zu entschädigen
- die volle Wertminderung umfasst, welche die Liegenschaft im Bezug auf eine vergleichbare Liegenschaft ausserhalb der Flugschneise zum Zeitpunkt der Entschädigungszahlung erfährt (das heisst Teuerung und Marktentwicklung mit berücksichtigt)
- die Entschädigungszahlung innert vier Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes abwickelt
- den Kanton Zürich und die Unique verpflichtet, sich die Kosten zu teilen
- den Kanton Zürich verpflichtet, seinen Anteil aus allgemeinen Steuermitteln zu finanzieren.

Begründung:

Der Landesflughafen Zürich-Kloten ist von grosser wirtschaftlicher Bedeutung. Der Erhalt dieser Institution ist deshalb für den Kanton Zürich ein zentrales Anliegen. Über viele Jahrzehnte hat die Bevölkerung diesen Flughafen wie auch die nationale Fluggesellschaft mitgetragen.

Die einseitigen Flugbeschränkungen von Deutschland haben jedoch beim Betreiben des Flughafens Kloten zu einer abrupten Änderung der Flugschneisen geführt. Mehrere Jahrzehnte Raumplanung, das wichtigste Instrumentarium des Staates zur Erhaltung des natürlichen und gebauten Lebensraumes, wurden damit zunichte gemacht. Das hat ohne Zweifel nachhaltige Folgen, da die Siedlungsentwicklung von 30 Jahren wirklich in Stein gemeisselt ist, sich also nicht einfach rückgängig machen lässt.

Es ist deshalb verständlich, dass sich die Anwohnerinnen und Anwohner in den betroffenen Regionen zur Wehr setzen. In den verschiedenen Himmelsrichtungen des Flughafens formieren sich aktuell Streitgemeinschaften, die von der Flughafen AG verlangen, das Enteignungsverfahren einzuleiten. Das konfrontiert die Unique mit Entschädigungszahlungen in Milliardenhöhe. Eine Tageszeitung schätzt laut Experten allein unter dem dichter besiedelten Südanflug Immobilien im Wert von 80 bis 120 Milliarden Franken. Für jedes Prozent Wertverminderung resultiert damit ein Schaden von 0,8 bis 1,2 Milliarden Franken. Die Wertverminderung betrifft alle Eigentümerinnen und Eigentümer, egal, ob sie sich in solchen Streitgemeinschaften zusammenschliessen und klagen oder ob sie aus den verschiedensten Gründen darauf verzichten. Die möglicherweise Tausende von Enteignungsklagen können unser Justizwesen auf Jahre blockieren. Bis Entschädigungen ausbezahlt werden, können beim Beschreiten aller Rechtswege schnell einmal 10 bis 15 Jahre vergehen. Ältere Eigentümerinnen und Eigentümer werden allfällige Entschädigungen nicht mehr erleben. Fest steht auch, dass wer nicht klagt, am Schluss sicher leer ausgehen wird.

Dies kann nicht im Sinne eines Rechtsstaates sein. Wir müssen schon aus verfassungsrechtlichen Überlegungen dafür sorgen, dass gleich Betroffene gleich behandelt werden. Dass für einen vitalen Flughafen Flugstrassen notwendig sind, versteht sich von selbst. Die daraus entstehende Wertverminderung muss aber anständig entschädigt werden. Unique und die Öffentlichkeit machen sich sonst des Diebstahls schuldig.

Die Bereitstellung der notwendigen Finanzen ist aber nicht nur Sache von Unique. Wirtschaftlich gesehen profitiert von einem Flughafen die ganze Bevölkerung. Die Regierung des Kantons Zürich, die Klagen unserer nördlichen deutschen Nachbarn über lange Zeit in den Wind geschlagen hat, ist am heutigen Zustand auch nicht ganz unschuldig. Deshalb können und müssen sich Unique und Kanton die Entschädigung teilen.

Ratspräsidentin Emy Lalli: Traktandum 29 ist eine Einzelinitiative von Roland Zimmermann, Gockhausen, und wird bei der Behandlung ebenfalls miteinbezogen. Wir kommen nun zu dieser Behandlung.

Elisabeth Derisiotis-Scherrer (SP, Zollikon): Die SP-Fraktion lehnt die Überweisung der Einzelinitiative Roland Zimmermann ab. Auf Bundesebene existieren gesetzliche Grundlagen wie das Umweltschutzgesetz und die sich darauf stützende Lärmschutzverordnung, deren Vollzug weit gehend den Kantonen auferlegt wird. Die Regelung in den Kantonen beschränkt sich dabei hauptsächlich auf Vorschriften zur Organisation und zum Verfahren. Auf kantonaler Ebene scheint uns nicht ein neues Gesetz, sondern eine konsequente Praxis für die Handhabung des Fluglärmfonds, aus welchem Entschädigungen an fluglärmgeplagte Anwohnerinnen und Anwohner bezahlt werden, vordringlich zu sein. Entschädigungen aus diesem Fonds werden gesprochen sowohl für Schallschutzmassnahmen als auch für Wertverminderungen der Liegenschaften. Der Fonds wird nach dem Verursacherprinzip aus Passagier- und Landegebühren gespeisen; das soll auch so bleiben. Eine Finanzierung der Entschädigung für Fluglärm aus allgemeinen Steuermitteln lehnen wir entschieden ab. Die Privatisierung des Flughafens hat schliesslich auch zur Folge, dass auch die Entschädigungen «privatisiert» wurden. Anstatt ein neues Gesetz zu verlangen, ist das politische Augenmerk vielmehr darauf zu lenken, dass die vorhandenen Mittel im Fluglärmfonds auch wirklich und ausschliesslich für Entschädigungen verwendet und von Unique nicht zweckentfremdet werden. Als vertrauensbildende Massnahme soll endlich Transparenz geschaffen und das Fondsreglement veröffentlicht werden. Anstatt Unique mit staatlichen Mitteln, das heisst mit Steuergeldern, die Hälfte der Verantwortung abzunehmen, wie dies der Initiant fordert, soll im Gegenteil dafür gesorgt werden, dass Unique ihre Verantwortung gegenüber der lärmgeplagten Anwohnerschaft tatsächlich wahrnimmt und die Entschädigungen beziehungsweise die Mittel für die Schutzmassnahmen spricht. Reichen die Mittel nicht aus, so soll die Äufnung des Fonds verstärkt werden, jedoch wie bis anhin nach dem Verursacherprinzip und nicht aus allgemeinen Steuermitteln.

Aus den genannten Gründen lehnen wir die Überweisung der Einzelinitiative Roland Zimmermann ab.

Ordnungsantrag

Ratspräsidentin Emy Lalli: Ich habe eine Rednerliste von zwölf Personen. Ich möchte Ihnen wieder beantragen,

die Rednerliste zu schliessen.

Moment, ich nehme die Ratsmitglieder, die aufstrecken, noch in die Liste auf.

Susanne Rihs, Glattfelden, stellt den Antrag,

die Rednerliste nicht zu schliessen.

Wir stimmen darüber ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 74 : 47 Stimmen, die Rednerliste zu schliessen.

Claudio Zanetti (SVP, Zollikon): In Anbetracht der langen Rednerliste will ich mich kurz fassen: Auch die SVP lehnt die Einzelinitiative Roland Zimmermann ab. Es bestehen klare Regeln für die Entschädigung für materielle Enteignung. Oder auch betreffend Lärmschutz ist es heute schon möglich, dass man sich beispielsweise Lärmschutzfenster einbauen kann. Wir sehen keine Veranlassung, hier eine neue Kategorie von Entschädigungsberechtigten zu schaffen. Ausserdem ist die künftige Entwicklung des Flughafens noch zu unsicher, als dass ein solcher Schritt angezeigt wäre.

Es ist allerdings bemerkenswert, dass ein Angestellter des Kantons – der Einzelinitiant ist Direktor der Klinik für Geburtshilfe – einen so lockeren Umgang mit Steuergeldern fordert. Immerhin käme der Kanton gleich zweimal zur Kasse: einmal direkt über den Einsatz von Steuergeldern und dann als Aktionär. Das kann ja nicht Sinn der Sache sein. Wir lehnen die Einzelinitiative auch aus diesem Grund ab und denken, dass man einen so lockeren Umgang mit Steuergeld an der nächsten Budgetdebatte entsprechend würdigen müsste.

Peter Weber (Grüne, Wald): Wir Grünen wollen in der Flughafen Zürich-Politik in erster Linie die Forderung nach Nachhaltigkeit berücksichtigt und erfüllt haben. Die Anwendbarkeit von Umweltprinzipien,

die Achtsamkeit, Vorbeugung, Ursachenbehebung, Verursacherprinzip und die Verwendung der bestmöglichen Technologien sind seitens der Weltklimakonferenz 1992 keine Worthülsen mehr. Betrachten wir den Ist-Zustand: Bei der Zielsetzung und dem Weg dahin stelle ich – ehrlich gesagt – unschwer fest, dass wir in einem Dschungel stecken. Nur wenige Optimistinnen und Optimisten glauben, einen Pfad zu erkennen, welcher uns in eine neue Welt führt, wo alle Menschen im Kanton Zürich und in der Nachbarschaft sich wohl fühlen werden. Auch ich suche als Mitglied der Kommission für Planung und Bau nach diesem Pfad. Ich durchstöberte die 36 vom Regierungsrat beantworteten Vorstösse, die seit Dezember 2002 zum Themenkreis Flughafen eingereicht wurden, auch im Wissen, dass 13 Vorstösse zurzeit noch pendent sind. Gleichzeitig versuche ich, eine Logik über die Verfahren der Luftreinhalterege lung, die Planungsschritte und die Zeitpläne zu erkennen. Ich erkenne weder eine Logik noch sehe ich den Pfad. Ich könnte keine politische Verantwortung hierfür übernehmen.

Regierungsrätin Rita Fuhrer sprach heute Morgen von Instruktion und Haftung. Ich kann zurzeit lediglich zwei Fragen formulieren:

Erstens: Wann einigen wir uns hier im Rat auf die elementaren Grenzwerte der Nachtruherege lung von neun Stunden, der maximalen Flugbewegungen von 250'000 und die Lärm- und Schadstoffbegrenzungen?

Zweitens: Wollen wir überhaupt von neuen Pisten oder Veränderungen derselben sprechen, wenn gleichzeitig Pläne und Modelle über RELIEF uns von vom Volk gewählten Personen vorenthalten werden? Das heisst konkret: Die Resultate der Studienaufträge von internationalen Planungsteams sind nach meiner Meinung öffentlich zu machen. Selbstverständlich soll ein sachlich und fachlich versiertes Beurteilungsgremium darüber befinden, aber nicht endgültig und nicht ohne Mitwirkung des Kantonsrates. Im Klartext: Die Motion «Neuordnung der Siedlungsstruktur» lehnen wir im heutigen Zeitpunkt klar ab und wollen die grundsätzlichen Voraussetzungen erfüllt sehen.

Um uns zur Interpellation «Parallelpiste Variante «Grün»» glaubhaft äussern zu wollen, fehlen uns unter dem Codewort RELIEF Informationen.

Und schliesslich können wir Grünen uns zur Regierungsantwort auf die Interpellation «Steuerung des Wohnungsbaus» unzufrieden erklären, ging es doch darum, dem juristisch motivierten Wohnbau Einhalt zu gebieten.

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Das Erfreuliche ganz zuerst: Heute habe ich festgestellt, dass ich mit der Lagebeurteilung von Ruedi Lais bezüglich der Raumplanung mit jedem Wort vollkommen einverstanden bin und das ist eigentlich für mich ein Höhepunkt des heutigen Tages (*Heiterkeit*). Das wird Sie nicht so interessieren, aber er hat mit jedem Wort Recht! Die Raumplanung ging in der Vergangenheit wahrscheinlich auch von einer anderen Situationsbeurteilung aus. Man hat den öffentlichen Verkehr, dem Flugverkehr eine vollkommen andere Wertung eingeräumt als zum Beispiel dem Strassen- oder dem Bahnverkehr. Deshalb glaubten all diese Gemeinden um die Infrastruktur Flughafen, dass die Kombination Wohnen und Fliegen irgendwie schon noch zu bewerkstelligen sei. Deshalb glaubten sie auch, dass Fliegen ein so grosser Fortschritt bedeute, dass es gar nie dazu käme, dass sich irgend einmal eine Opposition gegen diesen technisch wunderbaren Fortschritt wenden würde. Da können wir heute niemandem einen Vorwurf machen. Wir müssen das einfach schlicht und ergreifend feststellen.

Wenn ich ja auch schon Vorstösse gemacht habe, man solle diese Zonen eben nicht mit Wohnen nutzen, sondern mit Gewerbe oder Arbeitsplätzen, dann läuft man Gefahr, falsch verstanden zu werden, indem interpretiert wird, man wolle eine zehn Quadratkilometer grosse Wirtschaftszone errichten. Aber es ist richtig, wir haben nun folgendes Problem: Wir befinden uns in einem Planungsraster, den wir trotz allem nicht durchbrechen können. Wir warten jetzt auf den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt. So wie ich das verstanden habe, will aber der Bund, der für dieses Problem zuständig ist, dies nicht in Angriff nehmen, bevor wir nicht die Mediation zu Ende geführt haben. Nach dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt kommt dann das Objektblatt für den Flughafen Zürich und dann kommen die Richtpläne, dann kommen die Nutzungspläne und dann kommen allenfalls Sondernutzungspläne. Wenn wir jetzt glauben, wir könnten in der Ratlosigkeit oder in der Problematik, in der wir uns heute befinden, irgendwo wieder hinten anfangen, dann glaube ich eben nicht an dieses System. Wir haben es eingerichtet und wir können keine Planung auf unterer Stufe ohne verbindliche Eckwerte durchführen. Deshalb brauchen wir den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt vom Bund. Nur er setzt Eckwerte, auf denen wir wiederum unsere Richtplanung aufbauen können. Ich beurteile die Sachlage so, dass wir immer ein zeitliches Problem haben. Früher wollten wir noch am runden Tisch das Betriebsreglement erarbeiten. Das ist heute ja irgendwie

kein Thema mehr. Wir haben gesehen, dass wir ja jetzt eine Mediation haben und nicht zur Einigung kommen. Wir gehen also immer noch einen Schritt zurück. Die Frage, die sich nun stellt, ist: Wie weit können wir uns diese Zeit überhaupt noch leisten mit all diesen Planungsabläufen – und damit unsere raumplanerische Aufgabe gar nicht erfüllen? Heute sind eben all diese Pläne rechtskräftig. Man kann irgendwie bauen. Man kann probieren, ob man irgendwo eine Baubewilligung einholen kann. Und es ist klar, dass all diese eingezonten Flächen möglichst schnell bebaut werden wollen. Aber hier führt nichts daran vorbei, dass wir diesen Sachplan Infrastruktur Luftfahrt brauchen. Ich habe hier auch keine Lösung. Wir können die Mediation, die am nächsten Freitag, 25. Juni 2004, mit grossem Feuerwerk gestartet wird, auch nicht verhindern. Aber ich möchte vielleicht appellieren, dass wir in einem halben Jahr wieder abschliessen. Dann können wir vielleicht feststellen, dass es tatsächlich so sein wird – und das hat mich bei Ruedi Lais erstaunt, auch er ist dieser Meinung –, dass wahrscheinlich über jeden Punkt das Bundesgericht entscheiden wird, ob es nun richtig oder falsch ist. Ich kann nur daran appellieren, dass wir diesen Planungsweg möglichst schnell beschreiten und mit der Mediation nicht – gut gemeint – ein Jahr zu viel brauchen.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Ich habe schon heute Morgen meinen Unmut über eine zumindest gegen aussen wohl hörbare, aber nicht sichtbare Flughafenpolitik geäussert. Ich möchte einfach wieder einmal darauf hinweisen, dass wir als Kantonsrätinnen und Kantonsräte und Gemeinderäte, Gemeindepräsidenten immer und immer wieder darauf angesprochen werden, was planerisch im Bereich des Flughafens geschieht, weil wir eben ein Versprechen von Baudirektorin Dorothée Fierz haben, dass das Projekt RELIEF irgendwann auf den Tisch komme. Nun, wie üblich entnehmen wir einiges der Sonntagspresse – ich weiss nicht, wie sicher diese Informationen sind –, ich zitiere aus der «Sonntagszeitung» vom 30. Mai 2004: «Neues Anflugregime, Ost statt Süd, Baudirektorin Fierz geht mit neuem Konzept in die Mediation». Es ist einfach relativ mühsam für uns Kantonsrätinnen und Kantonsräte, wenn wir immer auf Indiskretionen und auf die Sonntagspresse angewiesen sind, um zu vernünftigen Informationen und zu gesicherten Informationen zu kommen. Es ist vor allem das Projekt RELIEF, von dem so viel gesprochen wird und – wie ich von Kollege Ruedi Lais gehört habe – bei dem offenbar irgend eine Kommission etwas auf einen

Karren lädt, um irgendwann diesen Karren aus dem Dreck zu ziehen. Ich wäre also schon froh, wenn wir RELIEF mindestens dem Ansatz nach auf den Tisch dieses Hauses bekommen könnten.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Ich spreche zum Postulat 88/2002 und zur Interpellation 108/2003.

Die Reduktion der NO_x-Emissionsplafonierung von 2400 auf 1800 Tonnen ist grundsätzlich natürlich wünschbar und entspricht auch dem heutigen Stand, der effektiv benötigt wird. Das heisst aber auch, dass wenn man dem zustimmt, der heutige Stand bereits zu einem Definitivum wird und für den Flughafen kein Entwicklungsspielraum mehr bestehen bleibt. Die 2400 Tonnen entsprechen in etwa den 320'000 Flugbewegungen, die auch am runden Tisch als Konsenslösung über alle Gemeinden hinweg bejaht wurde. Zu dieser Konsenslösung stehen wir von der EVP und sagen damit auch aus, dass ein gewisser Entwicklungsspielraum nach heutigem technischen Stand gegeben sein muss. Wir werden diesen auch unterstützen. Selbstverständlich sind Lenkungsmöglichkeiten dann möglich, wenn neue technische Maschinen bestehen und man über Lenkungsabgaben hier weitere Reduktionen anstreben könnte. Das machen wir ja heute schon mit dem Lärm; das kann man selbstverständlich auch mit dem Ausstoss von NO_x machen, wenn es hier bessere Möglichkeiten gibt. Die EVP-Fraktion wird in diesem Sinn das Postulat nicht unterstützen.

Bei den Parallelpisten, die in der Interpellation zur Diskussion gestellt werden, stellen wir fest, dass mit Parallelpisten tatsächlich eine gewisse Anhebung der Sicherheit möglich wäre. Es ist aber auch möglich, dass die Kapazitäten sehr wesentlich ausgebaut würden, und der Glaube in die Verantwortlichen ist nach den letzten Abstimmungen und den Behauptungen, die immer wieder gegenüber der Bevölkerung geäussert wurden, dass dies nicht geschehe, nicht sehr gross. Daher spricht sich die EVP-Fraktion klar gegen die Parallelpisten aus.

André Bürgi (SP, Bülach): Ich spreche zur Interpellation 108/2003: Ich will keinen Aufruf zur Unvernunft machen, aber ab und zu ein klein wenig unvernünftig zu sein, tut gut. So liebe ich es zum Beispiel, nach einem Sportwettkampf eine Wurst mit Pommes Frites zu essen und dazu auch noch ein Bier zu trinken. Dies ist dann wohl eher eine einseitige und dadurch unvernünftige Ernährung, aber sie tut mir gut. Politik

aber sollte vernünftig sein – auch die Flughafenpolitik. Warum nicht auch die Pistenpolitik? Die Parallelpiste, die Variante «Grün» ist gleich aus mehreren Grünen unvernünftig und daher nur schon aus den folgenden zwei Hauptgründen abzulehnen.

Erster Hauptgrund: Im Jahr 2004 wird es «käumlich» zu mehr als 300'000 auf unserem einmaligen Flughafen Zürich-Kloten kommen. Die projektierte Parallelpiste ist jedoch für bis zu einer Million Flugbewegungen pro Jahr ausgelegt. Die betroffene wie auch die nicht betroffene Bevölkerung wird einen so unverhältnismässigen Pistenausbau wohl als absurd bezeichnen. Und auch Politikerinnen und Politiker sollten diesem Ausbauprojekt nicht zustimmen. Das Projekt ist so unvernünftig, wie wenn der FC Fällanden für sein nächstes Fussballgrümpeltturnier nach FIFA-EM-Dimensionen, kombiniert mit Zürcher Forderungen, bauen würde; also möglichst ohne Parkplätze und das ganze Stadion dann auch noch unterirdisch, damit es zu keinem Schattenwurf kommen kann.

Zweiter Hauptgrund: Das Gebiet, wo die Parallelpiste gebaut würde, steht zu Recht unter Naturschutz. Es ist nicht nur eines der wenigen übrig gebliebenen Flachmoore der Schweiz mit regionaler, sondern mit nationaler Bedeutung. Nur weil wir die Flughafenfrösche wegen des Fluglärms oder auch sonst nicht mehr hören können, dürfen wir den Fröschen und natürlich vielen anderen Tieren und Pflanzen nicht auch noch deren Lebensraum entziehen. Abschied nehmen ist meistens emotional und kann weh tun. Aber betreiben wir eine vernünftige Politik und verabschieden uns schon bald und gleich auch endgültig von der Variante «Grün» und der Parallelpiste! Dann haben wir gemeinsam vernünftige Politik betrieben und können unseren Erfolg vielleicht schon bald bei einer feinen Wurst und einem Bier geniessen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich spreche zum Postulat 88/2003. Es geht um den Schwerpunkt «flughafeninduzierte Emissionsplafonds sollen gesenkt werden».

Der Stadionkonflikt ist noch nicht ganz kalt und schon geben die Linken wieder einen Steilpass, um Reduktion, um Verhinderung, um was auch immer zu erreichen. Thomas Hardegger hat es klar gesagt: Es geht darum, nicht nur den flughafeninduzierten NO_x-Plafond zu senken, sondern auch – falls nötig – den Individualverkehr in der Flughafenregion zu bremsen. Natürlich wird das Ganze auf unseren wunderbaren

Luftreinhaltebericht abgestützt und die für die fünfte Etappe festgelegte NO_x -Obergrenze wird ausser Acht gelassen. Man muss verhindern; das ist die Quintessenz seiner Aussage. Nun eine Entwicklung im Flugverkehr wäre möglich mit 2400 Tonnen NO_x pro Jahr, mit 2800 Tonnen ist diese Entwicklung schon absehbar eingeschränkt, und das wollen wir nicht. Daher werden wir das Postulat sicher ablehnen. Der Regierungsrat macht es ja auch so.

Natürlich sind die Flugbewegungen seit 2000 rückläufig, nur glaube ich nicht, dass dies von uns gewünscht ist und wir wollen, dass sie weiter so zurückgehen. Und in den Ausführungen des Regierungsrates sieht man ja auch, dass Massnahmen geplant sind, um die NO_x -Belastung, die Emissionen zu reduzieren. Wir sind gar nicht so sehr auf dem schlechten Weg mit diesen Massnahmen FL1 bis FL5. Der Zielgrundsatz sollte also eingehalten werden: Die Baukonzession Dock E oder Midfield mit der durch das Bundesgericht gestützten Verpflichtung auf maximal 2400 Tonnen – sonst wären weitere Massnahmen notwendig – sollte genügen. Wir dürfen nicht zu einer Baukonzession nachträglich die Auflagen politisch verschärfen. Ich sehe schon das Leuchten in den Augen von Gabriele Petri: Das ist ein Steilpass für den VCS und die Verbandsbeschwerde, denn Sie können nachher jede Baukonzession mit der Begründung verschärfen – 25 Prozent ist jetzt die Reduktion, die Thomas Hardegger anstrebt –, indem Sie sagen, «Es ist ein belastetes Gebiet, wir wollen hier bessere Massnahmen zum Schutze der Bevölkerung, zum Schutz der Natur». Da sieht man auch, aus welcher Ecke die Postulanten kommen. Der Vorstand des VCS ist vertreten, Pro Natura ist vertreten, was wollen wir noch mehr? Die Entwicklung der Flughafenregion wird also als Pfand an die Naturschutzverbände ausgeliefert. Das können wir nicht unterstützen. Daher gilt es, das Postulat abzulehnen.

Rita Bernoulli (FDP, Dübendorf): Auch ich spreche ausschliesslich zum Postulat 88/2003 und beantrage Ihnen ebenfalls, dieses abzulehnen.

Bekanntlich ist dem Flughafen mit der Konzession für das Dock Midfield vom 5. November 1999 die Auflage gemacht worden, bei Erreichen von 2400 Tonnen Stickoxiden dem UVEK Massnahmen vorzuschlagen, die den weiteren Anstieg des Luftschadstoffes verhindern. Die von der SP geforderte Reduktion der maximalen flughafeninduzier-

ten Stickstoffemissionen von 2400 auf 1800 Tonnen pro Jahr bedeutet aber auch eine Änderung des NO_x-Emissionsplafonds und diese wiederum bedingt eine Wiederholung des Konzessionsverfahrens. Sollte dies in Betracht gezogen werden, ist zunächst die Frage zu klären, wie viel Stickoxide denn überhaupt von Flugzeugen induziert sein. Stickoxide, die unter anderem als NO₂-Emissionen in der Umgebung gemessen werden können, entstehen nämlich sowohl bei der Verbrennung von Treibstoffen wie Kerosin in Flugverkehr als auch durch Benzin und Diesel im Strassenverkehr. Zugegebenermassen ist der Flughafen ein grosser Emittent von Luftschadstoffen. Fachlich ist aber erwiesen, dass es keine Messwerte gibt, die beweisen, dass der Stickoxidmissionsgrenzwert wegen der direkten Flughafenaktivitäten nicht eingehalten werden könnte. Vielmehr ist es der Strassenverkehr, welcher lokal zu einer Überschreitung des Grenzwertes führt. Bereits im Abstand von rund zwei Kilometern werden flughafenspezifische Emissionen durch solche lokal produzierte Schadstoffe stark überlagert, so dass sie nicht separat ausgewiesen werden können. Ich belege diese Aussage mit einem Zitat aus der «Zürcher Umweltpraxis», Nummer 37, Seite 24: «NO_x-Emissionen aus verschiedenen Quellen wie Luftfahrt, Autoverkehr und Heizungen überlagern sich derart und werden ausserdem noch von den Klimaverhältnissen beeinflusst, so dass an den Messpunkten keine eindeutige Korrelation der Flugbewegungen mit den Emissionen möglich ist.» Was heisst das? Das heisst, dass NO_x-Emissionen zwar auch an die Anzahl der Flugbewegungen gekoppelt sind, aber andere Stickoxidemittenten und die Klimabedingungen können den Zusammenhang überlagern und das Bild verwischen.

Wegen der dadurch entstehenden mittelfristigen Überschreitung kann aus der Sicht der FDP nicht eine Wiederholung des Konzessionsverfahrens veranlasst werden. Das Postulat ist deshalb aus freisinniger Sicht abzulehnen, da es fachlich nicht gerechtfertigt ist und sachlich ein neues Konzessionsverfahren auslösen würde, das unverhältnismässig erscheint und vor allem dem Grundsatz der Rechtssicherheit widerspricht. Für uns Freisinnige muss die langfristige, flächendeckende Erhaltung des Stickoxidmissionsgrenzwertes im Kanton Zürich vor allem und angestrengt der Massnahmenplan Lufthygiene in allen Punkten umgesetzt werden. Das Postulat ist nicht zu überweisen.

Jürg Stünzi (Grüne, Küssnacht): Ich spreche auch zu 88/2003, Reduktion des NO_x-Emissionsplafonds. Wir unterstützen diesen Vorstoss, die Hauptanliegen wurden genannt. Es geht darum, die regionalen Immissionen zu begrenzen. Die Flughafenregion ist schon stark vorbelastet. Es ist ein Massnahmenplan, Gebiet Lufthygiene, aber es geht auch um die Frage, welche Belastung wir eigentlich insgesamt zu tragen bereit sein wollen. Wovon sprechen wir hier mit 2400 NO_x? Das ist eine bedeutende Emissionsfracht. Sie liegt in der Grössenordnung einer ganzen Stadt wie zum Beispiel Sankt Gallen oder Winterthur. Bezogen auf den Flugverkehr, bitte ich Sie, sich nicht täuschen zu lassen hier in diesem Saal. Es ist nur der Anteil vom Landeanflug bis zum Ende des Starts, also der so genannte LTO-Zyklus, der sinngemäss das abbildet, was sich unterhalb tausend Meter Höhe abspielt. Das wäre, wie wenn man beim Autoverkehr jeweils nur die Emissionen von der Garage bis zur nächsten Hauptstrasse beachten würde. Es ist mir deshalb ein Anliegen darauf hinzuweisen, dass als Gesamtbelastung aus dem Luftverkehr nochmals die vier- bis fünffache Emissionsfracht dazu kommt, eine Fracht nicht nur auf der hier betrachteten NO_x-, sondern auf der Gesamtheit lufthygienischer Schadstoffe, das heisst neben den Verbrennungsnebenprodukten NO₂ eine sehr viel grössere Menge CO₂ als Hauptverbrennungsprodukt, aber auch die Produkte unvollständiger Verbrennung wie zum Beispiel Kohlenmonoxid, Russ, PMC-gängige Stoffe –, also Feinstaub, flüchtige Organica, VOC, einschliesslich unverbrannter Flugtreibstoffe. Kommt dazu, dass dieser Cocktail dort ausgestossen wird, wo die atmosphärische Hülle unseres Planeten am sensibelsten ist. Wir veranstalten hier ein atmosphärenchemisches Experiment, das besonders unangenehm ist, da wir selbst mit im Reagenzglas drin stecken.

Helfen Sie mit, diesen Irrtum zu begrenzen und überweisen Sie das Postulat!

Patrick Hächler (CVP, Gossau): Ich spreche zum selben Geschäft betreffend die Begrenzung der Stickoxide.

Die NO_x-Begrenzung kann nicht die Basis sein, an der die Flughafenpolitik verflochten werden soll. Es ist eine Komponente unter vielen, doch es ist eine sehr wichtige Komponente. Einerseits sind sehr viele Menschen davon betroffen, im Weiteren geht es darum, die Glaubwürdigkeit der Massnahmen zur Reinhaltung daran zu messen und es ist

sogar mit den steigenden Gesundheitskosten verbunden. In den letzten Jahren ist der Ausstoss von NO_x immer im Bereich von 1500 bis 1900 Tonnen verblieben und das ist klar unter der momentan zulässigen Limite. Vergleichen wir mit den übrigen Emissionen im Kanton Zürich, dann stellen wir fest, dass der Flughafen offenbar etwa 12 Prozent der Gesamtemission Stickoxid beiträgt. Das ist sehr viel. Warum ist das sehr viel? Es entspricht ungefähr dem Ausstoss der Hälfte der Personenwagen, die in diesem Kanton immatrikuliert sind. Man merke sich: Der Flughafen allein produziert so viel NO_x wie die Hälfte der Personenwagen. Wenn dies so bleiben sollte, dann müsste man doch feststellen, dass offenbar nicht alle Partner in Sachen Luftreinhaltung gleich in die Verantwortung genommen werden. NO_x ist nicht nur ein Problem der näheren Umgebung von Kloten, sondern es sind weite Gebiete davon betroffen in Distanzen bis Grössenordnung 100 Kilometer. Das sind doch mehrere Millionen Personen, die da wohnen. Der Grund ist der, dass das NO_x der Vorläuferstoff ist zur Ozonbildung. Sie kennen die notorisch hohen Werte des Ozons vom Bachtel und sogar die hohen Ozonwerte im Bündnerland. Sie stehen in einem direkten Zusammenhang mit unserer NO_x -Emission. Das beeinträchtigt die Lebensqualität und es hat sogar Auswirkungen auf die Gesundheitskosten.

Nur stellt sich die Frage, ob die verlangte Plafonierung tragbar ist, ohne dass gleich der Flughafen lahmgelegt wird. Das Kontingent wurde ja in den letzten Jahren nicht ausgeschöpft und sogar die jetzt verlangte tiefere Limite wurde meist erfüllt. Bei der Annahme einer Begrenzung auf 320'000 Flugbewegungen sind wir immer noch mit hoher Wahrscheinlichkeit darunter. Ich komme zum Schluss, dass eine Begrenzung wirtschaftlich verantwortbar und tragbar ist. Einerseits wird die Zahl der Flugbewegungen nicht so schnell ansteigen und zum andern ist zu erwarten, dass der Ausstoss von NO_x durch die technische Weiterentwicklung der Flugzeuge verringert werden kann. Daher kann dieses Postulat unterstützt werden und ich beantrage Ihnen, dieses zu überweisen.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Ich spreche zur Einzelinitiative Professor Doktor Roland Zimmermann betreffend die Schaffung eines Entschädigungsgesetzes. Wir haben es von Claudio Zanetti gehört: Professor Roland Zimmermann ist offenbar Staatsangestellter. Er sei deshalb nicht ohne weiteres befugt, eine Einzelinitiative einzureichen. So viel

ich weiss, ist diese Persönlichkeit im Besitze ihrer bürgerlichen Pflichten. Sie ist nicht vorbestraft oder sogar bestraft. Ich glaube, das Kriterium «Staatsangestellter ja oder nein?» darf nie und nimmer der Massstab dafür sein, ob jemand eine Einzelinitiative einreichen darf oder nicht. Mit anderen Worten: Vor dem Gesetz sind wir alle gleich, und das gilt für uns, die wir nicht beim Staat arbeiten, wie auch für diejenigen, die beim Staat arbeiten.

Nun aber zur Sache: Es werden die Gründe dargelegt, weshalb es besser sei, ein Gesetz zu schaffen, welches die Ansprüche regelt, als den gegenwärtigen Zustand zu belassen, wo nun möglicherweise diejenigen Entschädigungen erhalten, die es auf prozessuellem Rechtsweg durchzusetzen vermögen. Mich erinnert die gegenwärtige Situation ein wenig an das Faustrecht. Diejenigen mit dem grössten Maul, diejenigen, die am meisten ausrufen, diejenigen, welche die Gerichte und so weiter beschäftigen können, bekommen Recht. Und alle andern, die nichts sagen, die vielleicht einfach das Ganze mittragen wollen, weil sie der Ansicht sind, der Flughafen sei wichtig – die anderen sind es übrigens auch, aber das ist wieder eine andere Geschichte –, die gehen leer aus. Und das stört mich. Hier würde eben diese Einzelinitiative doch dazu beitragen, dass zumindest dieses Problem diskutiert werden und möglicherweise – ich lege die Betonung auf «möglicherweise» – eine Lösung gefunden werden kann. Wir müssen eines zur Kenntnis nehmen: Der Kanton hat in der Vergangenheit Fehler gemacht in Bezug auf Raumplanung und in Bezug auf An- und Abflugschneisen. Jahrzehntlang sind diese Vorgaben auf sehr wackligen Füüssen gestanden. Die Planung baute auf Jahrzehnten auf, derweil die entsprechenden Verträge innert Monaten gekündigt werden konnten. Das haben wir jetzt erlebt. Es geht nun nicht darum, Schuldzuweisungen an die einzelnen Regierungsmitglieder zu machen. Es geht darum, eine Lösung zu suchen und möglicherweise könnte die Überweisung dieser Einzelinitiative ein Schritt sein, um dieses Problem zu lösen.

Dies sind die Gründe, die die EVP-Fraktion bewegen haben, dieser Einzelinitiative die provisorische Unterstützung zu leihen.

Rolf Walther (FDP, Zürich): Auch ich spreche zu Traktandum 29, Geschäft 124/2004, die Einzelinitiative Roland Zimmermann.

Im Gegensatz zu meinem Vorredner sind wir nicht der Ansicht, dass dieses Entschädigungsgesetz eine Lösung bringen könnte. Vielmehr

sind wir der Ansicht, dass es sich hier um einen Selbstbedienungsladen handeln könnte. Wir verstehen zwar, dass Lärm etwas Störendes sein kann, dass Lärm stört. Aber bereits die Frage, was Lärm ist, ist ja eigentlich wieder etwas, das fraglich ist. Und was dann ein Minderwert ist und wie hoch der Minderwert ist – das sind alles Fragen, die offen sind und die zu behandeln wären und wahrscheinlich in einem Gesetz behandelt werden könnten. Nur, wir wissen ja gar nicht, welcher Lärm wann störend wird, wie lange es dauern wird, bis allenfalls ganz andere Leute gestört werden. Und wiederum: So lange wir keine Rechtssicherheit haben, so lange wir keine Mediation abgeschlossen haben, können wir alles zusammen nicht behandeln und können deshalb gar nicht auf so ein Gesetz oder eine solche Einzelinitiative eintreten. So ist es im Moment eigentlich viel zu früh, als dass man über dies reden würde. Und nochmals: So wie diese Einzelinitiative abgefasst ist, könnten ganz andere Gruppen auch kommen und ein gleiches Entschädigungsgesetz verlangen. Und damit wären Tür und Tor offen für einen Selbstbedienungsladen und diesen wollen wir nicht.

Zur Begründung der Einzelinitiative: Wenn man mit grossen Zahlen operiert, sollte man sich auch immer mal wieder im Klaren sein, was es bedeutet. Und da möchte ich Ihnen einfach eine Zahl wieder einmal in Erinnerung rufen. Wenn gesagt wird, dass allein im Südanflug Immobilienwerte von 120 Milliarden Franken liegen, dann muss ich Ihnen dazu sagen: Das wären 5 Prozent vom gesamten schweizerischen Immobilienwert, und das kann es ja wahrscheinlich nicht sein. Realistischerweise ist nur ein Zehntel in dieser ganzen Schneise betroffen und alle anderen sind vielleicht etwas gestört. Aber das sind ganz viele andere auch; meine Vorrednerin Rita Bernoulli hat ja bereits darauf hingewiesen, dass nicht alle gleich betroffen sind vom Fluglärm und von den Immissionen.

Auch wenn der Betrag kleiner sein wird – die FDP wird diese Einzelinitiative nicht vorläufig unterstützen.

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen): In der Antwort zur Interpellation Ursula Moor und Othmar Kern sagt der Regierungsrat, dass die Variante «Grün» mit Parallelpiste evaluiert werde und dabei Vorschriften des Natur- und Heimatschutzes locker interpretiert würden. Mit der lockeren Interpretation solcher Vorschriften, vor allem auch in tausend anderen Fällen, bin ich sehr einverstanden – das wäre wirtschafts- und ge-

werbefreundlich –, mit der Position der Regierung aber nicht. Diese lautet: «Wir evaluieren die Parallelpiste, wir sind für die Nordausrichtung, wir gehen in die Mediation und wir sind für Planungssicherheit.» Zählt man dies zusammen, so stellt sich die Frage: Kann den Planungssicherheit nur im Süden gelten? So wie die Regierung kommuniziert, muss man es annehmen. Die Antwort auf die Interpellation Ursula Moor und Othmar Kern zeigt klar, dass der Schleier über RELIEF zu lüften ist – das hat auch Richard Hirt vorhin gesagt und sollte Gewicht haben – und die Variante «Grün» noch vor dem Mediationsverfahren, also eigentlich bis am Freitag, 25. Juni 2004 – da haben Sie zu tun, Regierungsrätin Dorothee Fierz – vom Planungstisch kommt, damit sie – die Variante, nicht Regierungsrätin Dorothee Fierz – bevorzugt diskutiert werden kann.

Ralf Margreiter (Grüne, Zürich): Mir scheint der heutige Tag, jedenfalls was die Flughafenpolitik angeht, kein Ruhmesblatt für diesen Rat zu sein. Wir haben mit dieser Sammelsurium-Traktandierung sowie mit der wiederholten vorzeitigen Schliessung der Rednerliste nicht unbedingt eine ernst zu nehmende politische Debatte hier. Mir scheint eher, es ginge um deren Abschaffung. Dieser Rat macht nicht einmal mehr den Versuch, die Illusion eines Dialogs aufrecht zu erhalten. Das ist Fakt. Ein wahrlich schäbiges Signal stellt es nicht nur für die Ratsmitglieder dar, die diesen Dialog pflegen wollen, sondern auch für die Bevölkerung im Kanton draussen, die darauf wartet, dass endlich Politik betrieben wird.

Der Winterthurer «Landbote» hat heute etwas prophetisch und nicht unbedingt auf der Seite «Politik» dazu geschrieben: «Ihr werdet mich suchen und finden, denn wenn ihr mich von ganzem Herzen suchen werdet, so will ich mich von euch finden lassen.» Der Spruch findet sich auf der Seite «Todesanzeigen» und ist aus Jeremia 29. Mir würde eigentlich scheinen, dass Kopf und Dialog mehr zu suchen hätten als die Suche nach Politik mit dem Herzen; das dürfte allerdings schwierig sein, wie gesagt, die Traktandierungsweise haben wir heute Morgen bereits kritisiert.

Nun eigentlich spreche ich zum Geschäft 124/2004, Einzelinitiative Roland Zimmermann. Die Forderung nach einem Entschädigungsgesetz mit voller Wertminderung an alle Eigentümerinnen und Eigentümer in Flugschneisen ist zwar subjektiv verständlich – Kurt Schreiber hat die

Gründe dafür eigentlich ausgeführt –, es scheint gerechter, ist auf jeden Fall bequemer, als der Weg über das Rechtsverfahren. Objektiv aber wäre diese Einzelinitiative beziehungsweise ein solches Entschädigungsgesetz aber untauglich. Zum einen fehlt im Kanton das entsprechende Pendant, um eine solche Forderung kohärent auf Linie zu bringen. Das wäre die Abschöpfung entsprechender Planungsmehrwerte bei Erstellung neuer Infrastrukturen, zum Beispiel einer S-Bahn. Solches ist mir nicht bekannt. Zum Zweiten: Wie wir schon heute Vormittag betont haben, geht es uns Grünen auch um eine klare Abgrenzung und um transparente Regeln. Die ganze Flughafensache wurde in einer Volksabstimmung, in der wir unterlegen waren, einer Privatisierung zugeführt. Es ist klar, dass wir aus diesem Grund nun auch eine solche Entschädigungsgesetzforderung ablehnen. Sollten die Bewohnerinnen und Bewohner von Anflugsschneisen auf gerichtlichem Weg Entschädigungen für Minderwerte auf Grund einer verfehlten Politik geltend machen können, so ist der Zahler meines Erachtens klar: Es ist die Flughafen Zürich AG beziehungsweise ihre Aktionäre. Der Kanton Zürich ist über sein Aktienkapital beim Flughafen ausreichend in der finanziellen Pflicht. Ein weiter gehender Einsatz allgemeiner Steuermittel kommt für uns Grüne nicht in Frage. Es geht nicht an, hier einmal mehr durchzusetzen, was auf der Gegenseite so beliebt ist: Gewinne privat, die Kosten dem Staat!

Es ist ein Zeichen der Ehrlichkeit und Transparenz, wenn wir heute sagen: Diese Einzelinitiative erfährt keine vorläufige Unterstützung, auch wenn sie individuell verständlich ist, auch wenn es individuell frustrierend sein mag – allgemein wäre sie falsch. Eine solche Forderung verliert auch eine wesentliche Grundlage, wenn die Politik endlich einen klaren Rahmen setzt: neun Stunden Nachtruhe, einen Plafond von 250'000 Bewegungen.

Heinrich Frei (SVP, Kloten): Ich spreche zum Traktandum 25, zur Motion 99/2002, Neuordnung der Siedlungsstruktur in der Flughafenregion.

Die Qualität der Flughafenregion als wichtiger und potenter Wohn- und Werkplatz im Kanton Zürich ist gefährdet. Mit der bestehenden Baugesetzgebung und Lärmkarten werden unabhängig von den einmal festgelegten An- und Abflugverfahren des Kantons Zürich weite Gebiete

nicht mehr bebaubar sein. Faktisch besteht jetzt in vielen Gemeinden eine sehr eingeschränkte Zonenplanung.

Ich beantrage dem Rat, die Motion zu überweisen und den Regierungsrat zur aktiven Planung aufzufordern.

Der Regierungsrat beantragt, die Motion von Hansjörg Fehr und Hans Rutschmann, heute übernommen durch Bruno Grossmann und Heinrich Wuhrmann, nicht zu überweisen. Warum wohl? Im Bericht verweist die Baudirektion auf die vom Bund auf die lange Bank geschobenen Pläne Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), provisorische Betriebsreglemente und Objektplan Landesflughafen Zürich. Die Baudirektion hat erfreulicherweise bemerkt, dass dem Kanton Zürich im Rahmen des SIL-Koordinationsprozesses eine entscheidende Mitbestimmung bei der Festlegung zum Sachplan Objektblatt Flughafen zufallen muss. Was aber in der Stellungnahme der Regierung sehr zu denken gibt, ist: Einmal mehr werden die Flughafeninteressen weit vor die Interessen der Gemeinden und des Gewerbes der Region gestellt. Auf dem Flughafenareal kann schnell und sofort im Sonderrecht jede Art von Bauten erstellt werden. Natur- und Landwirtschaftsgebiete werden schnell erschlossen und bebaut. Büros und Läden werden vermietet und unsere Gewerbehäuser in der Region stehen leer.

Sehr geehrter Regierung, nehmen Sie die Planung in die Hand! Machen Sie Vorschläge! Seien Sie kreativ und warten Sie nicht, bis Bern uns sagt, was wir tun sollen! Da kommt garantiert nicht viel Gescheites heraus. Aber informieren Sie uns auch darüber – Klammer: RELIEF –, so dass wir nicht der Sonntagspresse entnehmen müssen, was Sache ist. Die Planungschance muss genutzt werden mit dem Ziel, dass wieder alle Freude am Flughafen haben können. Dazu ist aber ein Gleichgewicht zwischen den Anliegen der Flughafenregion und dem Flughafen selbst sofort herzustellen. Wir wollen uns nicht länger nach dem Lärm vom Flughafen richten. Die Regierung ist von uns gewählt und nicht von der Unique. Bitte handeln Sie auch so. Klar wird aus dieser Sicht einmal mehr der Interessenkonflikt der Regierungsvertretung im Verwaltungsrat der Unique.

Ich bitte Sie, die Motion zu unterstützen und zu überweisen.

Heinz Jauch (EVP, Dübendorf): Ich spreche zur Motion 99/2002, «Neuordnung der Siedlungsstruktur in der Flughafenregion».

Auf Grund der kantonalen Richtplanung aus dem Jahre 1995 haben die Gemeinden bekanntlich ihrerseits die kommunalen Richt- und Nutzungsplanung Ende der Neunzigerjahre abgeschlossen. Diese sind gemäss Bericht der Regierung auch in allen zürcherischen Gemeinden in Kraft. Zusammen mit dem Regierungsrat ist die EVP-Fraktion der Meinung, dass, solange die Inhalte des SIL und des Betriebsreglements nicht bekannt sind, nicht abschliessend über ein allfälliges Ausmass der Betroffenheit diskutiert werden kann. Aber wir warten auch, wie andere das schon mehrmals gesagt haben, schon lange auf das RELIEF. Dieses ist vor etwa anderthalb Jahren auf den Sommer 2003 versprochen worden. Wir haben jetzt Sommer 2004. Also auch wir warten gespannt auf das RELIEF.

Die EVP-Fraktion wird die Motion nicht überweisen.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Es ist ein bunter Strauss von flughafenrelevanten Themen und ich bemühe mich, mit einigen Äusserungen der Traktandenliste entlang zu gehen.

Zuerst zur Motion bezüglich Neuordnung der Siedlungsstruktur Flughafen: Ich habe grosses Verständnis für die Flughafengemeinden, die endlich wissen wollen, welche Planungsgrundsätze noch gelten, welche Entwicklungsmöglichkeiten oder Perspektiven sie haben und welche eben nicht. Diese Aussagen jetzt mit dieser Motion zu provozieren, ist schlicht der falsche Zeitpunkt. Wir haben kein definitives Betriebsreglement. Wir haben keine Ergebnisse aus der Mediation. Nach welchen Kriterien sollten wir dann diese Festlegung machen? Ruedi Hatt hat in seinem Votum ganz klar dargelegt, wie die Planungshierarchie zwischen Gemeinden, Kanton und Bund funktioniert und welche Zusammenhänge beziehungsweise Wechselwirkungen zu beachten sind. Diese Grundsätze können wir nicht einfach übergehen und ich bin sicher, dass der Zeitpunkt kommen wird, wo wir bilateral mit den Gemeindevertretern den Handlungsspielraum ausloten können. Doch nur eine Festlegung mit der Motion zu verlangen, ist nicht zu verantworten.

Dass wir bezüglich NO_x-Belastung alle in Sorge sind und wissen, dass eine übermässige NO_x-Belastung für uns alle schädlich ist, ist unbestritten. Doch ich denke, der Plafond ist klar festgelegt und die Instrumente der allfälligen Korrektur sind unmissverständlich genagelt. Dass wir hier im Moment Handlungsbedarf hätten, widerlegen wir klar in unserer Stellungnahme.

Nun zur Variante «grün»: Der Regierungsrat verfolgt im Rahmen seiner Flughafenpolitik eigentlich vier Hauptziele. Erstens will er die negativen Auswirkungen auf Bevölkerung und Umwelt so gering wie möglich halten, zweitens der Sicherheit im Flugbetrieb die höchste Priorität zuordnen, drittens so bald wie möglich die Rechtssicherheit wiederherstellen und viertens – das ist uns ein ganz wichtiges Anliegen – wieder das Vertrauen gewinnen zwischen der Bevölkerung und den verantwortlichen Stellen. Vor rund zwei Jahren war die Variante «grün» ein Denkansatz bezüglich Langfristvarianten. Im November 2002 hat der Regierungsrat dann der Baudirektion den Auftrag gegeben, Langfristspektiven zu erarbeiten: Keine Konzentration auf die Variante «grün», sondern den Fächer viel weiter zu öffnen, Handlungsspielräume für die Raumentwicklung der Flughafenregion und für den Flughafen langfristig zu sichern und konkrete Grundlagen für den Richtplan Verkehr zu erarbeiten. Aus diesem Auftrag entstand das Projekt RELIEF. RELIEF ist ja die Abkürzung für Raumentwicklungskonzept für die Flughafenregion und langfristige Infrastrukturentwicklung des Flughafens. Über die Ergebnisse werden wir, wenn irgendwie möglich – und ich bin überzeugt davon, dass es möglich ist – noch vor den Sommerferien informieren. Die Auswertung der Projektergebnisse ist sehr aufwändig, delikat – politisch delikat – und beansprucht deshalb Zeit. Nun auf Differenzen innerhalb des Regierungsrates zu schliessen, weil wir Zeit brauchen, ist völlig falsch. Sorgfalt in diesem heiklen Geschäft hat ihren Preis und der Preis heisst hier Zeit und noch etwas Geduld. Ich habe zwar viel Verständnis vor allen für Richard Hirt, der so klar gesagt hat, dass diese Sandwichposition zwischen der Erhaltung der Bevölkerung auf der einen Seite und der Regierung, die die Grundlagen noch nicht fertig erarbeitet hat, auf der andern Seite. Da habe ich Verständnis dafür. Es ist eine unkomfortable Lage. Wir sind überhaupt nicht auf dieser Linie, dass wir eine Geheimniskrämerei betreiben oder auf Erkenntnissen sitzen bleiben und diese nicht weitergeben wollten. Wir werden offen und transparent informieren, sobald wir alle Erkenntnisse aufgearbeitet haben und auch die Schlüsse aufzeigen können, die die Regierung aus den Erkenntnissen gezogen hat. Schlüsse heisst aber nicht, dass wir bereits mit konkreten Massnahmen kommen. Wir wollen das Gespräch mit den betroffenen Gemeinden, mit den Verbänden suchen, denn nur so kommen wir dem Ziel, das ich genannt habe, etwas näher: Vertrauensbildende Massnahmen.

Nun zur Steuerung des Wohnungsbaus. Ruedi Lais, ich kenne Sie eigentlich nicht von dieser Seite, dass Sie den Tatsachen nicht ins Auge blicken wollen. Sie haben so eine Aussage in den Raum gestellt und gesagt, die Antwort wollten Sie von mir gar nicht hören. Sie haben zwar Recht: Die Raumplanung hat versagt. Da bin ich mit Ihnen einig. Aber zur Tatsache, dass wir nur ein provisorisches Betriebsreglement haben – da wollen Sie nicht wissen, weshalb? Diese Antwort muss ich Ihnen geben. Wir haben uns gewehrt bis zum letzten Moment. Und wenn ich von «wir» spreche, dann spreche ich einerseits vom Verwaltungsrat der Unique und andererseits von der Regierung. Wir wussten, dass es nicht günstig ist, jetzt ein provisorisches Betriebsreglement einzureichen, weil es nichts anderes schafft als eine erhöhte Verunsicherung und Ärger. Wir wurden gezwungen. Wir wurden gezwungen von Bundesrat Moritz Leuenberger, Vorsteher des UVEK. Er hat uns mit dem Konzessionsentzug gedroht und wir hatten ganz klar keine andere Wahl. Wenn wir die kurzfristige Umsetzung der deutschen Rechtsverordnung forcieren mussten, dann mussten wir dies in diesem provisorischen Betriebsreglement abbilden. Das widerspricht unserer Wunschvorstellung und das widerspricht unserer Grundhaltung, aber wir hatten keine Wahl.

Das ist die Auslegeordnung zu all diesen verschiedenen Vorstössen. Indem Sie die Einzelinitiative ablehnen, entsprechen Sie auch der Grundhaltung der Regierung. Ich bin froh, dass wir hier dieselbe Lagebeurteilung machen und hier sicher keine vorläufige Unterstützung zu Stande kommen wird.

Abstimmungen

Traktandum 25, KR-Nr. 99/2002

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 49 Stimmen, die Motion nicht zu überweisen.

Traktandum 26, KR-88/2003

Der Kantonsrat beschliesst mit 76 : 60 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Traktandum 29, KR-124/2004

Für die vorläufig Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 8 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Die Geschäfte 25, 26 und 29 sind erledigt.

Traktanden 27 und 28

Ratspräsidentin Emy Lalli: Die Interpellanten haben ihre Erklärungen zu den Antworten des Regierungsrat abgegeben.

Die Geschäfte 27 und 28 sind erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Vollzug des Umweltrechts bei der Jagdschiessanlage Au in Embrach**
Postulat *Marianne Trüb Klingler (SP, Dättlikon)*
- **Senkung des maximalen Steuertarifs für natürliche Personen**
Parlamentarische Initiative *Lukas Briner (FDP, Uster)*
- **Raserunfälle im Kanton Zürich**
Anfrage *Claudio Schmid (SVP, Bülach)*
- **Fachhochschulstandort Winterthur unter Druck**
Anfrage *Dieter Kläy (FDP, Winterthur)*
- **Drogenpolitik im Kanton Zürich**
Anfrage *Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden)*

Schluss der Sitzung: 17.10 Uhr

4664

Zürich, den 21. Juni 2004

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 23. August 2004.