


84. Sitzung, Montag, 20. Dezember 2004, 14.30 Uhr

 Vorsitz: *Emy Lalli (SP, Zürich)*
Verhandlungsgegenstände
16. Erhalt von 500 Arbeitsplätzen bei den SBB im Kanton Zürich *(Reduzierte Debatte)*

 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 21. Juli 2004 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 183/2003 und gleich lautender Antrag der WAK vom 28. September 2004 **4194** Seite 6360

17. Begrenzung der Flugbewegungen

 Antrag des Regierungsrates vom 22. Oktober 2003 zum Postulat KR-Nr. 270/2002 und geänderter Antrag der KEVU vom 6. Juli 2004 **4118a** Seite 6367

18. Planung und rasche Realisierung des gekröpften Nordanfluges

 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 7. Juli 2004 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 153/2003 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 19. Oktober 2004 **4187** Seite 6387

19. Rückruf der Varianten «BV2 optimiert» und «Grün» aus dem SIL-Prozess

 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 26. November 2003 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 348/2002 und geänderter Antrag der KPB vom 2. September 2004 **4138a** Seite 6402

Verschiedenes

- Neujahrswünsche der Ratspräsidentin Seite 6399
- Rücktrittserklärungen
 - *Rücktritt von Gerhard Fischer aus der Kommission für Wirtschaft und Abgaben*..... Seite 6413
 - *Rücktritt von Adrian Hug aus der Geschäftsprüfungskommission*..... Seite 6413
 - *Rücktritt von Kurt Schreiber, Wädenswil, aus dem Kantonsrat* Seite 6413
 - *Rücktritt von Germain Mittaz, Dietikon, aus dem Kantonsrat*..... Seite 6415
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 6416

16. Erhalt von 500 Arbeitsplätzen bei den SBB im Kanton Zürich (Reduzierte Debatte)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 21. Juli 2004 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 183/2003 und gleich lautender Antrag der WAK vom 28. September 2004 **4194**

Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Die WAK beantragt dem Kantonsrat einstimmig, das dringliche Postulat als erledigt abzuschreiben.

Die Postulanten verlangen vom Regierungsrat ein aktives Engagement, um die Schliessung der regionalen Betriebszentralen zur Lenkung des Zugverkehrs im Kanton Zürich abzuwenden. Im Rahmen des Projektes Rail Control Center (RCC) planen die SBB eine Zentralisierung mit einem Hauptstandort und vier regionalen Betriebszentralen. Aussichtsreichster Kandidat für den Hauptstandort ist Olten. Für die regionalen Zentren sind Lausanne, Bellinzona, Spiez und Sankt Gallen im Gespräch. Bei einer negativen Entscheidung droht dem Kanton Zürich der Verlust von mehreren hundert Arbeitsplätzen.

Auf Grund des Berichts der Regierung und der ergänzenden mündlichen Aussagen durch die zuständige Regierungsrätin Rita Fuhrer stellt die WAK fest, dass sich der Regierungsrat wiederholt um konkrete Informationen bemüht und Gespräche mit den Verantwortlichen, nament-

lich mit der Geschäftsleitung der SBB, geführt hat. Diese Kontakte wurden dazu genutzt, den SBB-Vertretern die Bedenken des Kantons Zürich in Bezug auf eine Dezentralisierung und der damit verbundenen möglichen Risiken für den auch gesamtschweizerisch wichtigen Verkehrsknotenpunkt Zürich darzulegen. Gleichzeitig wurden die Vorzüge eines Standortes Winterthur betont. Damit wurde die Forderung der Postulanten, zu Gunsten des Standortes Zürich und der hiesigen Arbeitsplätze zu lobbyieren, erfüllt. Der Entscheid der SBB ist auf Anfang 2005 zu erwarten. Bis dahin ist sicher jede Möglichkeit zu nutzen, um auch für den Standort Zürich zu werben.

Die WAK beantragt dem Kantonsrat einstimmig, die Vorlage 4194 und damit der Abschreibung des Postulates von Jorge Serra und Mitunterzeichnern zuzustimmen. Wir danken für Ihre Unterstützung.

Jorge Serra (SP, Winterthur): Wir haben seinerzeit dieses Postulat dringlich erklärt und auch überwiesen, weil sich die SBB anschickten, in Olten ein Fernsteuerzentrum, das so genannte Rail Control Center, zu errichten. Dies könnte nicht nur den Verlust von mehreren hundert Arbeitsplätzen im Kanton Zürich zur Folge haben, sondern auch zu einem empfindlichen Abbau der Servicequalität vor allem im Hauptbahnhof Zürich führen oder – wie die Regierung selber schreibt – ein zeitgerechtes Störfallmanagement im Raum Zürich in Frage stellen. Es macht nicht nur aus betrieblich-technischen Gründen, sondern auch aus volkswirtschaftlichen und standortpolitischen Gründen Sinn, sich für den Erhalt dieser Arbeitsplätze in Zürich einzusetzen. Die Regierung hat, wie wir dem Postulatsbericht entnehmen können, das Gespräch mit den SBB gesucht und der ZVV hat sich seinerseits vom Institut für Verkehrsplanung beraten lassen. Was hat dabei herausgeschaut?

Zum Betrieblich-Technischen: Für die S-Bahn entstünden gemäss ZVV keine Nachteile, das heisst, die SBB garantieren den bisherigen Standard in punkto Fahrgastinformation bei Betriebsstörungen und Störfällen. Die Zukunft wird weisen, ob das stimmt. Unseres Erachtens wäre der Abzug dieser Arbeitsplätze kein Beitrag zu einem besseren Fahrgast-Service im Hauptbahnhof Zürich.

Zum volkswirtschaftlichen und standortpolitischen Aspekt: Ich erachte es als bedenklich, wenn es dem Standortkanton des grössten und wichtigsten Bahnhofs weder gelingt, das nationale Fernsteuerzentrum noch ein regionales Zentrum nach Zürich zu holen. Zurzeit sieht es aber da-

nach aus. Da stellt sich die Frage: Was hat eigentlich unser Standortmarketing hier geleistet? Wir wissen es nicht. Aber sicher hat es keine Lorbeeren geholt.

In der Postulatsantwort heisst es, der Regierungsrat werde sich bei den SBB weiterhin für die Interessen des Kantons einsetzen. Für den Moment sieht es nicht so aus, als würde die Regierung bei den SBB Erfolg haben. Andererseits ist der endgültige Entscheid noch nicht gefallen und wir hoffen, dass die Regierung sich weiterhin für diese Belange einsetzt. Es erübrigt sich, hier einen Zusatzbericht zu verlangen. Mit diesem Postulat war ja auch keine Gesetzesvorlage verlangt worden. Deshalb können wir auch der Abschreibung zustimmen. Für den Wirtschaftsstandort Zürich wie auch für den öffentlichen Verkehr sind es aber keine guten Perspektiven, die sich mit diesen SBB-Projekten eröffnen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Man kann tatsächlich dieser Abschreibung zustimmen. Ich möchte der Regierung danken, dass sie sich mit den SBB in Verbindung gesetzt und für unser Anliegen gekämpft hat. Ich erwarte und hoffe, dass die Regierung sich weiterhin für die regionalen Betriebszentralen Zürich und Winterthur einsetzt – gerade auch im Interesse der S-Bahn. Von Störfällen wäre vor allem die S-Bahn und weniger der Fernverkehr betroffen, wenn es eine Verlegung der Betriebszentrale nach Olten gäbe.

Es geht hier nicht bloss um betriebliche Sicherheit im Störfall, es geht – und das wurde auch schon deutlich gesagt – um die Erhaltung von Hunderten von Arbeitsplätzen, also auch um ökonomische, soziale und gewerkschaftliche Anliegen des Standortes Zürich. Ich bin froh, dass die Regierung den Widerspruch in der Argumentation der SBB entdeckt hat. Sie fragt sich zu Recht, warum noch vier Nebenzentren in Lausanne, Spiez, Sankt Gallen und Bellinzona nötig sein sollen, wenn eine Zentralisierung in Olten so vorteilhaft sein soll, wie es von den SBB dargestellt wird; offenbar auch von einem Institut der ETH. Die Antwort ist ganz klar: Diese kleineren dezentralen Betriebszentralen haben ein mehrfach kleineres Verkehrsaufkommen als der Knoten Zürich. Aber es ist ganz klar: Hier haben die SBB in Regionalpolitik gemacht. Von all diesen Standorten, von diesen Kantonen gab es ein intensives Lobbying. Und es ist nicht das erste Mal – wir erleben es jetzt zum x-ten Mal –, dass bei den Hochgeschwindigkeitsanschlüssen diese

Kantone in Bern in Lobbying, in Druck machten und das Parlament weich wurde; wir haben das jetzt diese oder letzte Woche wieder erleben können. Hier sehen wir ganz deutlich: Es wird eben auch auf die SBB Druck ausgeübt.

Und wieder ist der Kanton Zürich der benachteiligte Kanton; wir werden es in zwei, drei Jahren sein, wenn der Kanton Zürich 26 Millionen Franken mehr an die SBB bezahlen muss in Folge des Neuen Finanzausgleichs. Ich glaube, wir müssen uns einfach dagegen wehren – und ich erwarte das auch von der Regierung –, dass man den Kanton Zürich dauernd benachteiligt.

Mich erstaunt einmal mehr auch, wie bei einer Konzentrationsmassnahme rein technokratische Überlegungen eine Rolle gespielt haben. Nicht alle Störfälle sind ja technischer Natur. Immer mehr spielen auch menschliche Probleme eine Rolle und verursachen Störfälle, und die werden leider oft tabuisiert. Ich bringe darum das Beispiel München: Die KEVU war in München. Das grösste Problem für den Betrieb der S-Bahn München sind die Suizide. Ich weiss, das gibt ein zunehmendes Problem auch für das S-Bahnnetz im Kanton Zürich. Man weiss, wo die heikelsten Stellen sind, wo der Bahnbetrieb sabotiert werden könnte. Ich kann den Satz der Regierung auch in diesem Zusammenhang nur unterstreichen, dass im Störfall Ortskenntnis und die Vertrautheit der tatsächlichen Verhältnisse sehr, sehr wichtig sind. Ich bitte nochmals die Regierung, da hart zu bleiben gegenüber den SBB, aber auch gegenüber dem Bund.

Emil Manser (SVP, Winterthur): Zweifellos ist es für uns lokal tätige Milizparlamentarier schwierig, in solchen Situationen Entscheidungen und Optimierungsprozesse der SBB ohne ausführliche Detailkenntnisse nachvollziehen zu können. Wenn es aber Mitte 2003 heisst, der Entscheid bezüglich Standortfrage sei gefallen, später aber alles wieder anders sein soll, kommen nicht nur ernsthafte Zweifel auf, sondern wir erkennen, dass da etwas sehr schlecht läuft. Wenn heute die technische Realisierbarkeit der SBB wieder im Vordergrund steht, fragen wir uns, wie vor anderthalb Jahren bereits Aussagen über Standort und Inbetriebnahme eines 200-Millionen-Projektes verkündet werden konnten. Wir stellen fest, dass bei den SBB unprofessionell gearbeitet wurde, und fragen uns, warum dies mit unseren Steuergeldern immer wieder passieren muss. Damit muss auch die Frage erlaubt sein, ob sich eine

solche Fehlplanung hätte vermeiden lassen können, wenn die Mittel in die öffentliche Infrastruktur gekürzt worden wären, so wie es die SVP immer wieder fordert. Wir sehen hier beispielhaft, dass die Erhöhung der Ausgaben nicht zwingend Entscheide verbessert.

Wir bezweifeln aber auch, dass das Postulat so ernst gemeint war, wie es hier tönt und heute vertreten wurde. Am wirksamsten wäre es doch gewesen, bei Parteikollege Moritz Leuenberger anzuklopfen und die Projektierung einzuschränken oder gar zu verhindern. Dies hätte das Budget der SBB und somit auch jenes des Bundes – wenn auch nur minim – doch immerhin ein wenig entlastet. Leider aber sind solche Interventionen aus dem Lager der Postulanten nicht bis zu uns gedrungen oder zumindest nicht von Erfolg gekrönt gewesen. Es bleibt also der fade Nachgeschmack, dass das Streben von Jorge Serra und Willy Germann nach ideologisch gefärbten Auftritten grösser ist als wirksame Lösungsansätze. Denn egal, wer den Zuschlag für die Betriebszentrale erhält, ob Winterthur, Zürich, Olten, Bern, Basel, Biel oder Luzern, immer werden jene Orte, die den Zuschlag nicht erhalten, unzufrieden sein. Jene Orte, die die neuen Arbeitsplätze erhalten, werden begeistert sein.

Wir hoffen, dass der auf Anfang Jahr angekündigte Entscheid der SBB betreffend RCC besser fundiert, begründet und fachtechnisch einwandfrei ausgearbeitet ist. Das Anliegen der Postulanten ist bei der Regierung deponiert und wir hoffen, dass auch Bundesrat Moritz Leuenberger und die SBB AG dies zur Kenntnis nehmen.

Das Postulat kann als erledigt abgeschrieben werden.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Die EVP misst dem Postulat grosse Bedeutung zu. Der Bahnverkehr in der Region Zürich ist wesentlich intensiver und komplexer als in jedem anderen Ort der Schweiz. Es besteht keine leistungsfähige zweite Ebene bei grossen Betriebsstörungen. Bei einem RCC in Olten ist das Personal zu weit von Zürich entfernt und muss sich für Störungsbehebungen auf der Strasse zum Interventionspunkt begeben – insbesondere bei Stausituationen in und um Zürich Hauptbahnhof ein hoffnungsloses Unterfangen. Es werden nicht alle Leute den Umzug mitmachen. Bekanntlich verlassen die besten Leute als erste ein Unternehmen, die von derartigen Umstrukturierungen betroffen sind. Damit geht wichtiges Know-how verloren. Aus all diesen Gründen sind wir sehr froh und dankbar, dass der Regierungsrat

zum Ausdruck gegeben hat, dass auch er dem Erhalt der Arbeitsplätze grosses Interesse beimisst. Er hat sich zusammen mit dem ZVV während zwölf Monaten intensiv um Informationen bei den SBB bemüht.

Aus diesen Gründen sind auch wir der Meinung, dass das Postulat abgeschrieben werden kann. Die gesamte EVP-Fraktion unterstützt die Abschreibung.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Der Kanton Zürich hat viele Arbeitsplätze verloren in den vergangenen wenigen Jahren. Natürlich waren es vor allem Arbeitsplätze, die im Luftverkehr verloren gegangen sind. Aber auch bei den Finanzdienstleistungen, dem zweiten wirtschaftlichen Standbein unseres Kantons, ging eine rechte Zahl Arbeitsplätze verloren, weil restrukturiert wurde. Und es sieht nicht so aus, als ob in der nächsten Zeit dort eine grosse Zahl von Arbeitsplätzen wieder entstehen würde, im Gegenteil. Auch wenn es besser läuft in der Wirtschaft, auch wenn bei den Finanzdienstleistern bessere Zahlen resultieren werden, werden sie nicht so viele Arbeitsplätze wieder schaffen, wie sie davor reduziert haben. Also haben wir das Problem, dass uns wirklich jeder einzelne Arbeitsplatz im Kanton Zürich wichtig und wertvoll ist und dass uns jeder einzelne Arbeitsplatz, der zusätzlich von hier weggeht, auch fehlt. Wir werden in der nächsten Zeit auch immer öfter erleben, dass es Menschen gibt in unserer Region, die flexibel reagieren auf jeden Wandel – auch auf Wandel der Örtlichkeiten –, die mitgehen können, die diesen Wandel auch als Chance betrachten und etwas Neues für sich aufbauen wollen, die Neues lernen wollen. Aber wir werden auch eine ganze Zahl und vielleicht auch immer mehr Mitmenschen haben, die diese Flexibilität nicht haben, die nicht mitwandern und mitreisen können, die sich nicht auf neue Arbeitsplätze und auf neue Forderungen einstellen können; und auch an sie müssen wir denken, auch für sie müssen wir Stabilität und Sicherheit herstellen. Deshalb hat sich der Regierungsrat auch intensiv um diese Arbeitsplätze bemüht und wird es noch tun, bis der Entscheid der SBB definitiv gefällt ist.

Der Regierungsrat hat sich mit der Geschäftsleitung der SBB zusammengesetzt, um über den Standort des Rail Control Centers zu diskutieren. Es kommt nicht oft vor, dass der Regierungsrat in corpore sich für solches einsetzt, sondern in der Regel delegiert er dies dem zuständigen Direktor dieses politischen Themas. Hier aber hat die ganze Regierung mit der Geschäftsleitung der SBB gesprochen. Wir haben uns aus

standortpolitischer Sicht eingesetzt und wir tun es noch, solange eben der Entscheid nicht gefällt ist; dieser lässt ziemlich lange auf sich warten, aber das ist für uns ja auch eine Chance.

Im heutigen Projekt wird der Kanton Zürich nicht berücksichtigt. Vielmehr verliert er insbesondere durch die Schliessung der Standorte Zürich und Winterthur – am Bahnhof Winterthur – 300 bis 500 Arbeitsplätze. Es gibt Gutachten. Und abgestützt auf ein Gutachten des Institutes für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich steht – natürlich aus betrieblicher Sicht, und deshalb können wir dieses Argument vermutlich nicht verwenden – einem Standort im Kanton Zürich sowohl für die Hauptzentrale als auch für eine Nebenzentrale nichts im Wege, aber auch nicht einem Standort an einem andern Ort. Die Standortfrage ist also eine rein politische Frage. Das Projekt der SBB für eine zentrale Betriebssteuerung entspricht dem heutigen Stand der Technik und den Anforderungen an eine stark ausgelastete Infrastruktur. Andererseits aber ist der Kanton Zürich eine der Drehscheiben des schweizerischen Schienenverkehrs und investiert selber in einem grossen Ausmass eigene Mittel in den öffentlichen Verkehr. Der Standort Zürich hat deshalb ein grosses Interesse daran, dass gute Arbeits- und Ausbildungsplätze bei uns erhalten bleiben, zumal es hier eben auch eine grosse, eine überdurchschnittliche Zahl gut qualifizierter Arbeitnehmenden hat, die auf Stellensuche sind. Der Kanton Zürich setzt sich also aus ureigenem Interesse dafür ein, dass dieses Rail Control Center im betrieblichen Schwerpunkt Zürich bleibt; es wäre wirklich nicht nur bedauerlich, es wäre schlimm, wenn diese 300 bis 500 Arbeits- und Ausbildungsplätze hier wiederum verloren gingen. Glauben Sie mir: Wir tun alles, um diese Arbeitsplätze hier zu behalten. Ich danke für Ihr Verständnis.

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

Das Geschäft ist erledigt.

17. Begrenzung der Flugbewegungen

Antrag des Regierungsrates vom 22. Oktober 2003 zum Postulat KR-Nr. 270/2002 und geänderter Antrag der KEVU vom 6. Juli 2004
4118a

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Dass die letzte Ratssitzung des Kantonsrates im Jahr 2004 sich thematisch mit dem Flughafen befasst, ist symptomatisch, sozusagen als Platzhalter oder Symbolik der Ratsgeschäfte des Jahres 2004. Nicht dass es sich um ein Absturzthema handelt, sondern um eine politische Wahrheitsfindung zwischen der Aufmachung, Fachwissen, politischen Machtverhältnissen und politischer Agenda. Hierin bewegt sich die ganze Thematik des Flughafens, der Flughafenpolitik und der Flughafenwirtschaft. Eigentlich könnten die diversen Geschäfte dieses Jahres, die im Zusammenhang mit dem Flughafen behandelt wurden, interessanter Stoff für eine wissenschaftliche Arbeit sein. Aber nun zur Realität.

Am 11. November 2002 haben die drei Postulanten einen damals eher schlecht vorstellbaren Vorstoss mit der Forderung nach einem technischen Plafonds für 320'000 Flugbewegungen eingereicht. Seit dem Einreichdatum haben sich wesentliche Fakten geändert.

Erstens: Die genauen Auswirkungen der deutschen Verordnung waren noch nicht bekannt, auch nicht spürbar. Der Hoffnungszeppelin namens Mediation schwebte über dem Kanton und die Zuschauer hofften, dass sie auch einmal in dieses Flugschiff einsteigen könnten. Das Raumplanungskonzept und -regime namens RELIEF befand sich noch hinter verschlossenen Türen. Jetzt erleben wir die DVO (*Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung*), denn der Zeppelin hat leider bei Hindenburg wieder einmal seinen Absturz erlebt. Und die Raumplanungsregimes und die Pistenanpassungen oder besser gesagt die Planung der Pistenanpassungen – RELIEF – liegen sozusagen vor. Jetzt aber müssen wir wieder die Verantwortung auch im Kantonsrat übernehmen und uns Vorstellungen über die Zukunft des Flughafens machen. Eigentlich ist es interessant, dass die im Postulat postulierten 320'000 Flugbewegungen in diesem oder im vergangenen Jahr gar nicht erreicht wurden. Im Jahr 2003 hatten wir 270'000 Flugbewegungen und dieses Jahr kommen wir vielleicht, wenn wir Glück haben, auf 250'000 Flugbewegungen, also wesentlich unter die postulierte Zahl.

Zur Diskussion in der KEVU: In der KEVU haben wir uns nicht über die Flugbewegungszahl unterhalten, sondern wir haben vielmehr aufzeigen wollen, wie wir zu neuem Fachwissen kommen können; zu mehr Fachwissen über die Zusammenhänge bei einer Plafonierung, und zwar nicht nur im wirtschaftlichen Kontext. Wie hängt das genau mit dem Fluglärm zusammen, mit den diversen Fluglärmmessungen, die bekannt sind? Und wie ist der Zusammenhang mit der Lebensqualität? Zudem wollen wir einen Ergänzungsbericht haben, der genau die Frage angeht, welche Nachfrage nicht gedeckt wird, wenn wir eine Flugbewegungsplafonierung machen würden, könnten oder eben sollten.

Der Ergänzungsbericht stellt für die Verwaltung keinen grossen Zusatzaufwand dar, weil ein solcher Bericht bereits existiert. Das Büro INFRAS in Zürich hat im Laufe der letzten paar Tage dieses Jahres einen solchen Bericht verfasst; dieser liegt der Volkswirtschaftsdirektion vor. Sie können sich fragen, wieso sich die KEVU diesen Bericht nicht einfach vorstellen lässt. Wir sind aber der Meinung, dass sich ein 15-köpfiges Gremium zu diesem Thema sehr wohl ein Bild machen kann, dass aber die Thematik zu gravierend und zu wichtig ist, um wiederum einfach hinter verschlossenen Türen angeschaut zu werden. Wir meinen, dass die Diskussion – eben gerade dieses so genannte Fachwissen – im Gesamtgremium geführt werden muss, das heisst, dass sich der ganze Kantonsrat damit befassen sollte und müsste. Denn wir wissen: Die politische Agenda des Flughafens, der Flughafenthematik, aber auch der Flugwirtschaft oder des ganzen Flugregimes geht uns alle an, und nicht nur ein Gremium von 15 Personen. Ich möchte Ihnen gern beliebt machen, dass Sie diesem Ergänzungsbericht zustimmen, wie auch die Mehrheit der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt dies macht, und dass wir allgemein unser Sachwissen erhöhen und in dieser Thematik wieder neue Transparenz schaffen können.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Die Präsidentin der KEVU, Sabine Ziegler, hat es bereits gesagt: Es geht hier nicht um die Abschreibung des Postulates, sondern um den unbestrittenen Antrag der KEVU, dass ein Ergänzungsbericht Informationen liefern soll zur Beziehung Plafonierung–Wirtschaft–Fluglärm–Lebensqualität. Wir könnten also hier abrechnen und abstimmen. Als letzter im Rat verbliebener Postulant dieses Vorstosses breche ich hier nicht ab, weil ich festhalten will, was mir in einem Ergänzungsbericht besonders wichtig ist.

Die nach wie vor vorhandene Dynamik im Flugverkehr lässt jeden Bericht, der Bestehendes bewahren will, zur Makulatur verkommen. Nicht nur die gescheiterte Mediation ist ein Beispiel dafür, sondern ebenso die nach wie vor nach unten zeigenden Flugbewegungen; Präsidentin Sabine Ziegler hat es auch angetönt: Im Jahr 2004 werden es noch rund 250'000 sein. Das sind 20 Prozent – 20 Prozent! – unter der Forderung dieses Postulates, ein Wert, der längst, längst – wenigstens ausserhalb des Regierungsrates – den obersten Kompromiss darstellt. Die im Postulat geforderten 320'000 Flugbewegungen sind so weit weg vom Status quo von 250'000, dass wir eigentlich die einmalige Chance wahrnehmen müssten, den Flughafen auf heutigem Niveau auf ein sicheres Fundament zu stellen sowie die künftigen kontinentalen Mobilitätswachstum auf Hochgeschwindigkeitsbahnen zu verlagern und die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger aktiv voranzutreiben.

Das Postulat wurde vor über zwei Jahren überwiesen. Die konkreten Auswirkungen der neuen DVO, wie es auch Präsidentin Sabine Ziegler gesagt hat, waren uns nicht bewusst, die Mediation als Rettungsanker noch nicht gescheitert, RELIEF noch unter Verschluss gehalten, die veränderten Grundsätze des Regierungsrates zur Flughafenpolitik noch nicht bekannt und die Luftfahrtpolitik des Bundes noch nicht definiert. Ein Ergänzungsbericht hat sich daran zu orientieren.

Schleierhaft bleibt mir, wieso der Regierungsrat auch im zweiten Bericht schreibt, eine Plafonierung sei unvereinbar mit dem Luftfahrtgesetz des Bundes. Dort steht zwar, dass der Konzessionär – also hier der Flughafen Zürich – verpflichtet sei, den Flughafen für alle Flugzeuge im nationalen und internationalen Verkehr zur Verfügung zu stellen. Dort steht aber auch «unter Vorbehalt der im Betriebsreglement festgehaltenen Einschränkungen». Das aber schreibt der Regierungsrat in seinem Bericht nicht. Da möchte ich im Ergänzungsbericht noch etwas konkreter Auskunft erhalten.

Und zum Schluss ist sehr zentral, wenn wir immer wieder über Flugbewegungen und Wohlstand, diese Korrelation allenfalls in der Kausalität, sprechen: Flugbewegungen an und für sich generieren keinen wirtschaftlichen Mehrwert, keinen volkswirtschaftlichen Nutzen und keinen Wohlstand. Diesen generieren allenfalls die Passagiere in möglichst voll ausgelasteten Flugzeugen. Bei der Beziehung Plafonierung–Wirtschaft–Fluglärm–Lebensqualität müsste eigentlich das Wort «Pla-

fonierung» durch «Passagier» ersetzt werden; hier hoffe ich auf substanzielle Antworten.

Ich bitte Sie, dem Antrag der KEVU auf einen Ergänzungsbericht zuzustimmen.

Gaston Guex (FDP, Zumikon): Begrenzungen der Flugbewegungen auf gesetzlicher Basis sind ein Unding, beschränken muss und wird der Markt. Aus diesen Gründen unterstützen wir den Antrag der Regierung, das Postulat nicht zu überweisen.

Zum Ergänzungsbericht: Der könnte wohl – da gehe ich einig mit der Präsidentin der KEVU – nützlich und sinnvoll sein, rennt aber offene Türen ein und ist somit abzulehnen. Warum?

Das Postulat Gabriela Winkler, Thomas Isler 259/2002 von vor zwei Jahren, beinhaltet, wenn es beantwortet wird, eine Neu Beurteilung der Rahmenbedingungen des schweizerischen Flugverkehrs. Zusammen mit den ebenfalls erwähnten und schon erarbeiteten Ergänzungen des Planungsinstitutes INFRAS sind genügend Informationen vorhanden, um die nachgewiesenermassen und unbestrittenermassen wichtigen Antworten möglich zu machen. Wir können die Verwaltung entlasten und sie von dieser Arbeit befreien. Deshalb Ablehnung des Ergänzungsberichts!

Ratspräsidentin Emy Lalli: Gaston Guex, ich habe eine Frage an Sie: Sie beantragen, dass das Postulat abgeschrieben wird und wollen keinen Ergänzungsbericht? Ist das ein Antrag? (*Gaston Guex bejaht.*) Danke.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Im Namen der CVP bitte ich Sie, einem Ergänzungsbericht zuzustimmen. Die CVP hat sich letzthin an einer Delegiertenversammlung mit dem Flugverkehr auseinandergesetzt und ein Papier mit dem grösstmöglichen gemeinsamen Nenner verabschiedet, wo wirtschaftliche und ökologische Anliegen gleichermaßen berücksichtigt werden; mit ökologischen Anliegen meine ich natürlich auch die Lebensqualität der Anwohner. In diesem Papier haben wir uns für eine Plafonierung von 320'000 Flugbewegungen ausgesprochen, also genau das, was auch der pragmatische Grüne Martin Bäumle und

weitere Pragmatiker verlangt haben – und das, was wir uns auch vom Bund erhoffen. Allein können wir ja keine Plafonierung durchsetzen.

Wenn der Ergänzungsbericht, der als Studie offenbar schon vorhanden ist, aufzeigt, dass 320'000 Flugbewegungen einen wirtschaftlichen Flughafen zuliesse, kann der Ergänzungsbericht eine wertvolle Grundlage sein für spätere Entscheidungen; ich denke an die Volksinitiative mit einem Plafond von 250'000 Bewegungen. 250'000 Bewegungen erachten wir als Strangulation des leistungsfähigen Interkontinentalflughafens. An der erwähnten Delegiertenversammlung der CVP konnte auch Josef Felder von der Unique AG das Wort ergreifen. Der Effekt war erstaunlich und gar nicht im Sinne Josef Felders: Er wehrte sich eloquent gegen jegliche Plafonierung. Massgebend sollten seiner Ansicht nach die Wachstumsprognose der USA, aber auch diejenige südostasiatischer Tigerstaaten sein; ein Wachstumsdenken, das keinerlei Grenzen erhalten sollte, ein Wachstumsdenken, das einen erschauern liess. Die Beruhigungspille mit den leiseren Flugzeugen sticht dabei nicht, denn leise Flugzeuge können weniger schnell steigen, würden also andere Gebiete eher mehr belasten. Die Alternative zu mehr Flugbewegungen ist übrigens die Bündelung von Flugverkehrsströmen mit grösseren Flugzeugen.

In seiner Antwort lehnt sich der Regierungsrat den ungebremsten Wachstumsvorstellungen an und hält sich deshalb auch Optionen für Pistenausbauten offen. Wir bedauern das. Die CVP steht im Gegensatz zum Regierungsrat dazu, dass unser dicht besiedelter Raum Grenzen setzen muss, dass die Ruhebedürfnisse der Bevölkerung akzeptiert werden müssen. Wir stehen auch dazu, dass nicht neue Pistenausbauten neue Korridore mehr belasten können, dass mehr Flugbewegungen ermöglicht werden. Mit einem Plafond von 320'000 Bewegungen lassen wir gegenüber dem heutigen Betrieb sogar einige Möglichkeiten offen, schaffen aber Planungssicherheit. Das könnte ein Ergänzungsbericht aufzeigen.

Nun hat Gaston Guex den Markt zitiert, der regle es dann schon. Nur, es fehlen ja die marktwirtschaftlichen Instrumente, um dem Flugverkehr Grenzen zu setzen. Ich möchte daran erinnern, dass die externen Kosten des Flugverkehrs – nicht bloss des Flugverkehrs – ja gar nicht abgegolten werden. Letztlich müsste in internationaler Abstimmung auch über den Preis die Nachfrage geregelt werden können. Ich erinne-

re daran: Ein grosser Teil des Flugverkehrs ist reiner Luxusverkehr, unnötiger Frachtverkehr, der übrigens unsere Landwirtschaft belastet.

Nun hat Josef Felder auch erwähnt – und auch hier spürt man das aus der Antwort –, eine Plafonierung schaffe einen Wettbewerbsnachteil. Ich bin überzeugt: Langfristig wird es ein Wettbewerbsvorteil sein, wenn man rechtzeitig den Belastungen der Menschen und der Umwelt Grenzen setzt. Denn eine solche Plafonierung löst Innovationen aus.

Jürg Stünzi (Grüne, Küsnacht): Wir Grünen halten dezidiert an der Forderung fest, dass hier ein Ergänzungsbericht abgeliefert wird. Es ist doch irritierend, mit welcher Beharrlichkeit einem Wunschbild nachgegangen wird: dem Wunschbild eines Flugbetriebs mit 350'000 Bewegungen. In der Tat hiesse das ja nichts anderes, als dass Sie pro zwei Flieger heute in Zukunft drei Flieger loslassen wollen. Welchem Überfluggebiet soll denn das zugemutet werden? Und zu welcher Tageszeit? Sehen Sie denn nicht, dass die Akzeptanz für mehr Überfliegungen, Starts oder Landungen, schlicht nicht mehr gegeben ist, weder im Norden noch im Osten, geschweige denn im Süden? Heute herrschen doch ein Reizklima von Reaktanz und Verweigerung in der Bevölkerung und ein fataler Vertrauensverlust in Regierung und Planungsbehörde. Nichts gegen Szenariendenken in der Planung – in der Kunst der Planung sind die Gedanken frei –, aber schliessen Sie bitte die realistischen und die gangbaren Szenarien nicht aus Ihrem Denken aus! Sie haben sich die Freiheit genommen, RELIEF auf 350'000 Bewegungen auszulegen. Obwohl das Postulat überwiesen worden war und somit ein formulierter Auftrag bestand, wurde in RELIEF nicht einmal in einer Fussnote darauf eingegangen. Es ist einfach nicht effizient, allzu losgelöst von der Realität zu planen. Und Planungsarbeiten für den Papierkorb führen uns heute auch nicht weiter. Deshalb geben wir der Regierung heute gerne nochmals den Auftrag, die Analyse vorzunehmen, die uns hier und die Bevölkerung wirklich interessiert. Ich danke Ihnen.

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Beim Traktandum vorher haben wir uns ja eingehend darüber unterhalten, wie wichtig in Zukunft in unserem Land die Arbeitsplätze sind. Ich verstehe eigentlich jetzt nicht, dass man bei einer der wichtigsten Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs – das kann man nicht genug wiederholen –, dass man jetzt bei dieser Infrastruktur auf alle Ewigkeit hin eine Begrenzung festlegen

will und dann glaubt, man könne das Problem, das wir heute im Zusammenhang mit dem Flughafen haben, lösen. Diese Begrenzung löst im Gegenteil überhaupt kein Problem. Diese Begrenzung ist Auswuchs einer Hilflosigkeit, weil wir in unserem Land in dieser Frage keine Rechtssicherheit mehr haben. Und was hassen wir am meisten in unserem Land? Wenn die Rechtssicherheit nicht gegeben ist! Aber glauben Sie nicht, dass man jetzt mit einer Begrenzung dieses Chaos irgendwie lösen könnte. Die Begrenzung auf 320'000 Flugbewegungen wird den Lärm überhaupt nicht mindern und wird wie gesagt die Arbeitsplätze torpedieren, diese Arbeitsplätze, um die unser Land in Zukunft immer mehr kämpfen muss. Das sehen Sie ja selbst: Was wollen wir in der Schweiz mit unserem hohen Lohnniveau eigentlich überhaupt noch produzieren? Wir werden uns einmal noch viel mehr um die Arbeitsplätze kümmern müssen, als wir es jetzt im Moment wahrhaben wollen. Denn jedermann und jede Frau kann nicht beim Staat arbeiten. Wir brauchen irgendwo noch Arbeitsplätze, die eine gewisse Produktion haben. Und diese Arbeitsplätze im Zusammenhang mit dem Flughafen sind wertvoll.

Wenn man jetzt glaubt, mit dieser Begrenzung löse man irgendein Problem, dann passiert wie gesagt das Gegenteil. Die Anstrengungen in Bezug auf die Lärminderungen können vergessen werden, weil ja dann die Flugbewegungen begrenzt werden. Es ist also komisch, dass wir Millionen und Millionen in die Anbindung eines internationalen Hochgeschwindigkeitszugsnetzes investieren und dann aber glauben, im Luftverkehr könnten wir eine Begrenzung in Kauf nehmen. Sie wissen ja, die schnellsten Verkehrsverbindungen gehen durch die Luft. Es sind übrigens auch nicht sehr unökonomische Flugbewegungen. Das einzige Problem, das Sie mit den Flugbewegungen haben, ist, dass Sie – im Gegensatz zu den Bundesbahnen – den Lärm überall verteilen können. Das können Sie mit den Bundesbahnen nicht; dort nimmt der Lärm nur ständig zu auf diesen Korridoren, und da sind wir ja noch stolz, dass wir mit dem Zürcher Verkehrsverbund eine Zunahme haben. Ich sage ja nicht, dass das falsch ist, aber ich appelliere daran, dass man einmal begreifen muss, dass die Schweiz auf diesen Flughafen angewiesen ist. Und sonst können Sie davon ausgehen, dass wir dann mit den Hochgeschwindigkeitszügen überall dorthin fahren, wo wir dann einen Flughafen antreffen. Aber ich weiss nicht, ob dies das Ziel ist, das wir hier verfolgen.

Deshalb: Sehen Sie ab von einer Begrenzung! Die wird nichts bringen. Und wenn dieser Zusatzbericht, der hier verlangt wird, ja schon vorhanden ist und keinen Aufwand bereitet, dann können wir diesen Zusatzbericht ja einfach allen im Kantonsrat zustellen. Wir müssen den nicht wiederum missbrauchen, um dann wieder das Problem auf einer Ebene zu diskutieren, von der wir annehmen, dass wir dann ein Stück weiterkommen. Und es gibt nur einen Weg: Dass wir mit den raumplanerischen Massnahmen endlich Ernst machen, dass wird diese umsetzen und dass wir die Rechtssicherheit erlangen. Und ich habe es hier drin schon einige Male erwähnt und ich will es Ihnen noch einmal sagen: Wir finden keinen Konsens. Wir haben eine Gesetzesgrundlage. Diese Gesetzesgrundlage gilt es umzusetzen. Ich habe Ihnen schon einmal erklärt: Das Bundesgericht wird dann entscheiden, ob wir diese richtig umgesetzt haben. Denn wir werden nicht ein Betriebsreglement haben, gegen das niemand einen Rekurs einreicht. Deshalb müssen wir diesen Weg beschleunigen, damit endlich das Gericht – und so hoffe ich dann, dass das Gericht in diesem Land noch glaubwürdig ist – entscheidet. Dann haben wir diese Fragen entschieden. Sonst werden wir – davon gehe ich einmal aus – jahrelang über ein Problem diskutieren, das wir hier nicht lösen können, auch nicht mit der Begrenzung. (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Thomas Maier (Grüne, Dübendorf): In seinem Antrag zu diesem Geschäft schreibt der Regierungsrat, dass von einer Plafonierung der Flugbewegungen am Flughafen Zürich-Kloten grundsätzlich abzusehen sei. Kurz zusammengefasst – wir haben das schon ein paar Mal gehört: Es wäre eine wirtschaftliche Katastrophe und ein leistungsfähiger Interkontinentalflughafen nicht mehr möglich. Anschliessend folgt eine ausführliche Schilderung, wieso wir sowieso keine Angst haben müssen, dass die Anzahl Flugbewegungen steigen werde in den nächsten zehn Jahren. Zu schlecht geht es der Branche und der Swiss. Für uns ist dies ein totaler Widerspruch. Wir finden diese Haltung mehr als nur verantwortungslos gegenüber den Bedürfnissen der Bevölkerung, der Wirtschaft, der Lebensqualität und der Standortattraktivität im Kanton Zürich. Wir bestreiten nicht, dass es für unsere Wirtschaft, unseren Kanton und auch die Schweiz einen leistungsfähigen Flughafen Kloten als Teil einer wichtigen Infrastruktur braucht. Zu einem attraktiven, lebenswerten Kanton gehört aber ebenso eine hohe Lebensqualität. Dazu gehören der Fluglärm und die entsprechenden Immissionen bestimmt

nicht. Gehen Sie zum Beispiel in den Osten, Süden oder Norden unseres Kantons und fragen Sie dort nach; genau dies werden Sie auch von Ihren Wählerinnen und Wählern hören.

Wir Grünliberalen fordern den Verzicht auf einen Mega-Hub mit mehr als 400'000 Flugbewegungen. Die Flugbewegungen sind auf ein für Mensch, Umwelt und Klima, aber auch für die Volkswirtschaft verträgliches Mass zu begrenzen. Eigentlich wäre aus Klimaschutzgründen eine wesentlich tiefere Zahl notwendig, aber ein Plafond von 320'000 stellt einen notwendigen Kompromiss dar. Eine andere Möglichkeit, die oben erwähnten und bereits vielfach erwähnten Ziele sicher zu stellen, zum Beispiel mit No_x -Emissionsgrenzwerten et cetera, ist viel, viel schwieriger, wenn nicht sogar unmöglich.

Wenn nun der Regierungsrat auf den Folgeseiten die Bevölkerung vertröstet, es gebe aus wirtschaftlichen Gründen sowieso nicht mehr als 270'000 Bewegungen, so ist dies schlicht Augenwischerei. Möglich bleiben auch heute mit allen Anflügen mehr als 400'000 Flugbewegungen, und dies ohne Pistenveränderungen und die entsprechenden versprochenen Abstimmungsvorlagen vorher. Es ist daher dringend nötig, die exakten Folgen eines Plafonds von 320'000 aufzuzeigen. Hier tut der Regierungsrat bis jetzt nämlich nichts, ausser schlicht und einfach schwarz zu malen.

Wir unterstützen daher den Antrag der KEVU auf einen Zusatzbericht und bitten Sie, dies auch zu tun.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Die EVP hat seinerzeit festgeschrieben, dass beim Flughafen Zürich-Kloten maximal 320'000 Flugbewegungen vorzusehen seien, damit dieser Flughafen auch in Zukunft seine Funktion als Alpen-Hub erfüllen könne. Nun ist es ja so, dass wir gegenwärtig etwa 270'000 Flugbewegungen haben, und da darf man sich mit Fug und Recht fragen: Ja weshalb denn die ganze Aufregung? Bis diese 50'000 zusätzlichen Flugbewegungen da sind, wird noch einige Zeit verstreichen. Ob dann der Markt so viele zusätzliche Flugbewegungen auslöst, ist eine ganz andere Frage.

Ich möchte auch daran erinnern – Ruedi Hatt hat es erwähnt –, dass tatsächlich gesetzliche Bestimmungen bestehen, welche verlangen, dass die Infrastruktur grundsätzlich für alle Luftfahrzeuge im nationalen und internationalen Verkehr zur Verfügung zu stellen sei. Das ist

der so genannte Zulassungszwang. Wir müssen also schon auch damit rechnen, dass trotz aller unserer Bemühungen uns das Recht einen Strich durch die Rechnung macht.

Ich gehe davon aus, dass der Flughafen so ausgelastet ist, wie es die Nachfrage wünscht. Gegenwärtig ist sie wie gesagt markant zurückgegangen. Und wenn es eine Steigerung gibt, dann wird sie nur zögerlich eintreten. Wenn sie so weit geht, dass 320'000 Bewegungen überschritten werden oder es gar auf 350'000 kommt, dann muss ein zweites Pistensystem eingerichtet werden. Und Sie glauben ja wirklich nicht, dass wir da eine Mehrheit des Zürcher Volkes dahin bringen, dass dieses Pistensystem je so ausgebaut wird. Das wird sicherlich nicht der Fall sein. Und so unangenehm es tönt: Der Flughafen wird sich mit einer gewissen maximalen Anzahl von Flugbewegungen zu bescheiden haben.

Nun darf aber das Thema Flugbewegungen als Wert tatsächlich hinterfragt werden. Wenn bei einer Flugbewegung beispielsweise eine zweimotorige Piper als Flugbewegung gilt, wenn ein Airbus 340, der relativ leise ist, auch als Flugbewegung gilt, eine leise Tupolew 154 ebenfalls, dann darf doch mit Fug und Recht hinterfragt werden, ob das Element Flugbewegung überhaupt anwendbar ist oder nicht. Und hier müssen wir ansetzen. Ich weiss, es ist eine sehr schwierige Aufgabe, hier irgendwelche Messgrössen zu finden, welche allen entgegenkommen. Trotzdem bin ich der festen Überzeugung, dass der Weg in diese Richtung zu beschränken ist. Während der Verhandlungen hat Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer von sich aus gesagt, sie wolle mittels eines Zusatzberichts versuchen, diese Elemente aufzuzeigen. In diesem Moment ist es doch nichts als vernünftig und gescheit, wenn wir jetzt diese Gelegenheit wahrnehmen, auf diesen Zusatzbericht warten, ihn zur Kenntnis nehmen und dann in Kenntnis aller Dinge versuchen, in der Flughafenfrage weiter zu kommen.

Ich möchte einfach noch eines zu bedenken geben: Der Flughafen Zürich ist in der europäischen Rangliste wegen weniger Bewegungen immer weiter zurückgefallen. Selbstverständlich freut das die einen. Ich muss Ihnen aber trotzdem zu bedenken geben, dass vom Flughafen Hunderttausende von Menschen in positivem Sinne abhängig sind. Selbstverständlich gilt das auch für die negative Seite, wenn man an die Lärmbelastung denkt. Trotzdem müssen wir auch bedenken, dass die

Schweiz jeden zweiten Franken im Ausland verdient, und hier hilft eben auch das Flugzeug mit, damit wir dieses Geld verdienen können.

Aus diesen Überlegungen heraus geht es darum, dass wir weitere Daten und Fakten bekommen, auf Grund derer wir weiter befinden können und das ganze Problem einer hoffentlich einvernehmlichen Lösung zuführen können. Unterstützen Sie daher bitte den Antrag auf einen Ergänzungsbericht.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Kurt Schreiber, jeder motorisierte Vogel macht Lärm, vielleicht ein bisschen mehr; vielleicht ein ganz bisschen weniger, aber Lärm gibt es trotzdem. Zu Ruedi Hatt ist zu sagen: Ohne hohe Lebensqualität, ohne hohe Wohnqualität gibt es keine Arbeitsplätze, das ist bewiesen. Da brauchen wir diese nicht mehr. Und genau dafür stehen wir ein. Wir brauchen eine Plafonierung – das ist richtig –, damit endlich klare Richtlinien im Bereich der Bautätigkeit – und da meine ich natürlich den Pistenausbau – möglich sind. Wir haben im Gebiet der Raumplanung Handlungsbedarf. Und auch da ist es die einzige Möglichkeit, wo wir überhaupt noch eingreifen können. Martin Bäumle hat eine realpolitische Einschätzung gemacht vor zwei, drei oder ich weiss nicht wie vielen Jahren. Für uns Grüne ist klar: Es braucht eine Plafonierung bei 250'000 und es braucht eine Nachtruhe von neun Stunden. Alles, was darüber ist, schadet nur unserem Kanton und es schadet der Wohn- und der Lebensqualität. Ich danke Ihnen, und selbstverständlich stimmen wir für den Zusatzbericht.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Vor ziemlich genau zwei Jahren hat die SVP ein Zehn-Punkte-Programm verabschiedet. Es waren dies die Delegierten an einer Delegiertenversammlung. Dieses Programm wurde inzwischen zu einem Leitpapier in der Flughafenpolitik weiterentwickelt. In diesem Raum hier ist die SVP die einzige Partei, die klare Vorstellungen und Zielsetzungen hat und dazu auch ein Papier veröffentlicht hat, wo man nachlesen kann, wo wir stehen. Wo steht eigentlich die CVP? Sie steht nirgends. Die Ausführungen von Willy Germain waren sehr aufschlussreich: ein Flughafen ohne Frachtverkehr. Einen Frachtverkehr ausser Acht zu lassen, das ist kein Flughafen mehr, das ist irgendwie ein Hobby für ein paar Enthusiasten, das kann man nicht brauchen. Kommissionspräsidentin Sabine Ziegler hat sich auch klar geäußert: Die Mehrheit der KEVU wünscht einen Ergän-

zungsbericht, denn es fehlen die Sachkenntnisse, es fehlt das Wissen um Nutzen oder Schaden in volkswirtschaftlicher Hinsicht. Und daher möchte man einen Ergänzungsbericht.

Ruedi Hatt hat es klar ausgedrückt: Der Wirtschaftsraum Zürich braucht einen Flughafen und die Standortförderung beginnt mit einer intakten Verkehrsinfrastruktur. Wir unterstützen unsere Regierungsrätin Rita Fuhrer in ihren Bestrebungen, den volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens zu erhalten. Wir sprechen hier bei diesem Postulat nicht zu RELIEF und auch nicht zu Pistenveränderungen. Peter Anderegg hat es angedeutet: Man beginnt jetzt mit diesem Postulat bei 320'000 Bewegungen und spricht schon von 250'000 Bewegungen, von einer Begrenzung, von einer Plafonierung. Und wenn ich Peter Anderegg gut zugehört habe, dann müsste diese ja über die Anzahl Passagiere gehen, damit man die Lebensqualität derjenigen am Boden mit derjenigen, die fliegen, vergleichen kann. Dies ist unmöglich, dies ist ein unsinniges Ding, und der versprochene Bericht von Regierungsrätin Rita Fuhrer ist das einzige, was Sie haben können.

Einen Ergänzungsbericht brauchen wir nicht, ein solcher ist nicht nötig. Die SVP-Fraktion wird also den Antrag von Gaston Guex unterstützen.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Ich staune nicht schlecht: Die KEVU beantragt einstimmig den Ergänzungsbericht, Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer ist bereit, ihn zu schreiben, und jetzt kommen alle Votanten und wollen bereits die Antworten vorsagen, die dann in diesem Ergänzungsbericht zu stehen hätten. Wir müssen die Fragen formulieren, die dann im Ergänzungsbericht beantwortet werden müssen. Ich hätte noch ein paar Fragen und die gebe ich gerne weiter.

Wie hoch sind nämlich der wirtschaftliche Nutzen und der volkswirtschaftliche Schaden, den der Flughafen und die Flughafenentwicklung anrichten? Die Belastung bezüglich Gesundheit? Die Wertveränderung der Liegenschaften? Die Belastung für die einzelnen Regionen abhängig von der Bewegungszahl? Dann hätte ich gerne gewusst, wie gross das wirtschaftliche Potenzial des Wachstums des Flughafens ist, aber auch wie gross die wirtschaftlichen Risiken sind, wenn wir wieder ein gleiches Wachstum provozieren, wie wir das schon vor dem Grounding hatten, wo wir zigtausende Arbeitsplätze in Kauf zu nehmen hatten, weil wir eine flughafen- und luftfahrtabhängige Wirtschaft aufgebaut hatten. Diese Fragen hätte ich auch gerne beantwortet und ich bitte Sie,

formulieren Sie Fragen und versuchen Sie doch nicht jetzt schon, die Antworten zu geben.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Es stehen bezüglich der Zahl der Flugbewegungen immer drei Möglichkeiten im Raum: Es sind einmal die 250'000 Bewegungen, die zur fünften Ausbautetappe von der Regierung im Beleuchtenden Bericht vorgegeben wurden. Dann sind es die 320'000 Bewegungen, der einzige Konsens, der beim Runden Tisch herausgekommen ist. Und dann war als dritte Möglichkeit der «Open Sky», also keine Beschränkung, wie dies der Regierungsrat und die Unique vertreten. Ich glaube, das Postulat verlangt ja jetzt keine Beschränkung mehr, sondern das Postulat ist ein Instrument, «es ist zu prüfen, ob...», und in dem Sinn ist der Zusatzbericht ein durchaus taugliches Mittel.

Es wird immer wieder auch von der Flughafen Zürich AG behauptet, dass eine Plafonierung der Flugbewegungen gesetzwidrig und unverhältnismässig sei. Diese Behauptung stimmt nicht, sie ist auch nirgends belegt. Bestritten wird insbesondere auch, dass die Festsetzung einer Höchstzahl von 320'000 oder 250'000 Bewegungen pro Jahr eine unverhältnismässige oder gar gesetzwidrige Massnahme sei. Aber aus der Betriebskonzession lässt sich kein Anspruch auf eine unbegrenzte Zahl von Flugbewegungen ableiten. Es steht auch nirgendwo geschrieben. Konkrete Belege, wonach eine Plafonierung unverhältnismässig wäre und zu einem Zusammenbruch von Unique und Swiss, ja auch der Zürcher Wirtschaft führen würde, sind nicht vorhanden. Es zeigt sich ja auch, dass bei 250'000 oder 270'000 Bewegungen die Wirtschaft bestens leben kann. Dasselbe gilt sinngemäss auch für Zeiten der Beschränkungen. Es sind zurzeit ausschliesslich, so meine ich, Gutachten oder Parteigutachten vorhanden, die Derartiges behaupten. Die Flughafen Zürich AG und damit auch der Regierungsrat beharren jedoch auf Kosten der betroffenen Wohnbevölkerung darauf, dass die wirtschaftlichen Interessen über allem stehen. Wir unterstützen deshalb den Kommissionsantrag für diesen Ergänzungsbericht, der die wirtschaftlichen Auswirkungen bei einer Beschränkung auf 320'000 Flugbewegungen aufzeigen soll. Das ist ja kein Auftrag, auf 320'000 zu beschränken, sondern es ist interessant, eben diese Auswirkungen öffentlich zu machen. Interessant wird dann auch die Antwort der Bevölkerung auf die Volksinitiative zur Beschränkung der Zahl der Flugbewegungen sein. Dieser Bericht ist ja offenbar vorhanden, nur ist er nicht für alle zugänglich; für die einen ist er eben und für die andern nicht. In dem Sinne wäre es wertvoll, wenn für die Diskussion alle Fakten auf den Tisch kommen und dieser Ergänzungsbericht tatsächlich gemacht würde.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Gestatten Sie mir, auf die Aussagen der FDP zu replizieren. Sie haben gesagt, der Bericht könne gar nichts Neues bringen, der liege ja eigentlich bereits vor. Das ist nicht wahr. Es liegen zahllose Berichte vor, die in einer ärgerlichen Art und Weise aufzeigen, was es bedeuten würde, in Zürich gar keinen Flughafen zu haben. Diese Analyse können wir auch machen. Die ist so grob, dass der Schluss daraus auch sehr einfach ist, nämlich dass Zürich einen internationalen Flughafen braucht; darüber herrscht ganz bestimmt in diesem Rat Konsens. Was aber Neues in diesem Bericht stehen muss, und da bitte ich Regierungsrätin Rita Fuhrer, den entsprechenden Auftrag zu geben, wenn wir ihr dies gestatten: Wir müssen wissen, was es bedeutet beim heutigen technischen Plafond. Der Regierungsrat hat noch durch Ruedi Jeker von einem technischen Plafond von 350'000 Bewegungen gesprochen. Regierungsrätin Rita Fuhrer habe ich selber gehört: In Zuzach hat sie vor ein paar Monaten gesagt, eigentlich sei dieser technische Plafond bei 310'000 Bewegungen; das war, als ihr Kollege Peter Beyeler aus dem Kanton Aargau 280'000 verlangte. Und dann gibt es die Volksinitiative für 250'000 Bewegungen, die ich mitlanciert habe. Es sind also verschiedene Abstufungen dieser Plafonierung möglich und der Bericht soll nun darüber Aufschluss geben, wo die Folgen dieser einzelnen Stufen liegen. Selbstverständlich kann man sagen, es seien ja jetzt nur 320'000 gefordert. Dann soll aber aufgezeigt werden, was es bedeutet, statt der 350'000, die jetzt technisch möglich sind, nur 320'000 Bewegungen durchzuführen. Ich kann Ihnen sagen, diese Folgen können nicht sehr dramatisch sein. Wenn ich das Wachstum jetzt anschau – und da muss ich einem meiner Vorredner widersprechen, der gesagt hat, die Bewegungen gingen zurück –, ist im Winterflugplan dieses Jahres ein Wachstum von rund 11 Prozent über der Bewegungszahl des Wintersflugplans 2003/2004 zu verzeichnen. Und wenn dieses Wachstum nur zwei, drei Jahre so anhalten würde, dann würden wir mit unserem Schädel an die Decke des Plafonds von 350'000 schlagen. Und dann müsste die FDP sagen, was ein so genanntes schrankenloses Wachstum, ein Überlassen des Flughafens an die Marktkräfte bedeutet. Dann müssten Sie jetzt schon ein Vergrössern des Pistensystems verlangen, wenn Sie nur drei Jahre in die Zukunft handeln würden. Diese Differenzen brauchen wir. Wir müssen nicht eine Fundamentaldiskussion «Flughafen Ja oder Nein» führen, sondern eine Diskussion dar-

über, wann wir unseren Schädel an einen Plafond schlagen wollen, beziehungsweise, welchem Wachstum wir zustimmen.

Und noch ein Letztes an die FDP: Wir von der SP sind bekanntermassen keine marktwirtschaftlichen Turbos, aber Sie sind es genau so wenig. Wir haben zusammen die Marktwirtschaft ausgehebelt, haben die Swiss zusammen gegründet – aus einer absoluten Notlage heraus – und von daher sollten Sie sich nicht als Jünger eines absoluten marktwirtschaftlichen Glaubens geben, denn wenn Sie das damals schon gemacht hätten, dann stünden wir heute an einem ganz anderen Ort punkto Flughafen und punkto Arbeitslosigkeit.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ruedi Hatt, ich staune über Ihren Salto mit dem Begriff Planungssicherheit. Wenn Sie nachfrageorientiertes Wachstum gegen oben offen zulassen, dann hat das natürlich sehr klar Auswirkungen auf die Raumplanung. Da geht es ja um die Planungssicherheit. Und die ganze RELIEF-Übung hat doch gerade gezeigt, in welchen Dimensionen wir hier diskutieren und was auf uns zukommt. Da ist ja Regierungsrätin Dorothee Fierz schon weiter als Sie, die mit der IGW-Abgrenzungslinie einen Plafond einrichtet; nicht auf der Höhe, in der Grössenordnung, wie wir uns das vorstellen, aber dieser Plafond wird ja sogar schon vom Regierungsrat eingebracht zu dieser ganzen RELIEF-Übung. Wenn jetzt die SVP-Kantonalpartei so schön sagt, alle seien einverstanden mit «gegen oben offen»: Ich habe in der letzten Zeit mit verschiedenen Gemeindevertretern – Gemeindepräsidentinnen, Gemeindepräsidenten, Gemeinderäten – der SVP verschiedene Veranstaltungen besucht. Die sehen das ganz anders. Wieso laufen SVP-Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten aus den RELIEF-Workshops davon? Ich habe an diesen Workshops teilgenommen, aber was man von Regierungsrätin Dorothee Fierz zu hören bekam, machte auch nicht viel Spass. Die grosse Einheit, die Sie hier vorspielen, stimmt doch überhaupt nicht!

Unterstützen Sie bitte den Antrag für einen Ergänzungsbericht.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Ich muss doch nochmals etwas sagen, und zwar eine Bitte und zwei Klarstellungen: Bitte unterstützen Sie diesen Antrag der KEVU, der an und für sich unbestritten ist, dass man einen Ergänzungsbericht schreibt, der ja eigentlich in den grossen

Zügen vorhanden ist, wenn diese Studie in der Volkswirtschaftsdirektion abgeliefert wird.

Das Zweite sind zwei Klarstellungen. Zum einen, ich habe das schon zwei- oder dreimal in diesem Rat gesagt: Der Bewegungsplafond an und für sich ist sicher nicht das Heilmittel, aber kombiniert mit Lärmplafonds haben wir tatsächlich ein Umweltinstrument in der Hand. Auch auf dieser Seite ist etwas zu tun. Und zum andern, das habe ich in meinem Votum am Anfang gesagt: Verwechseln Sie nicht Flugbewegungen mit Wohlstand, Flugbewegungen mit Arbeitsplätzen! Ich bin überzeugt, sie werden in dieser Studie herausfinden, dass das etwas mit den Passagieren zu tun hat, die wir nach Zürich fliegen und nicht mit den Flugbewegungen. Sie können ja auch mit 320'000 leeren Flugzeugen herumfliegen, aber Sie werden keinen einzigen Arbeitsplatz generieren, allenfalls die Leute, die die Flugzeuge warten müssen. Ich bitte Sie dringend, diesen Ergänzungsbericht von der Regierung zu fordern. Die Regierung will es machen; also ich verstehe die FDP nicht.

Lukas Briner (FDP, Uster): Ich bin schon etwas erstaunt, wie viele Leute in diesem Saal wissen oder zu wissen vorgeben, was der Zürcher Wirtschaft für ihre zukünftige Entwicklung frommt und was nicht. Als Direktor der Zürcher Handelskammer muss ich Ihnen sagen: Eine der grossen Sorgen der über 30 Spitzenleute von Zürcher Unternehmungen, die zu unseren Vorstandssitzungen zusammenkommen, ist die Zukunft unseres Flughafens. Da ist nicht das Stichwort «schrackenloses Wachstum», da ist nur das Stichwort «Vermeiden einer Barriere, die die Weiterentwicklung der übrigen Wirtschaft hemmt». Wir wissen, dass Zürich gegenüber den anderen starken Wirtschaftsgebieten der Schweiz, namentlich Genf und Basel, gewissermassen gewonnen hat bei dieser Entwicklung, und zwar aus zwei Gründen, aus zwei Standortgründen: Das Erste war die Gründung des Eidgenössischen Polytechnikums hier und nicht anderswo. Und das Zweite war die Schaffung eines interkontinentalen Flughafens hier und nicht anderswo. Flughäfen haben andere auch, aber nicht einen mit interkantonalen Verbindungen. (*Lukas Briner meint «interkontinentalen Verbindungen» und wird von seinen Sitznachbarn korrigiert.*) Ja, kantonal ist auch gut, die kommen alle zu uns und steigen hier um. (*Heiterkeit.*) Es ist nicht so, Willy Germann, dass man dann einfach unterscheiden kann zwischen erwünschtem und unerwünschtem Verkehr. Wenn Sie eine Plafonierung haben, müssen

Sie auf Grund internationaler Abkommen Nichtdiskriminierung walten lassen. Sie können nicht einfach auswählen und sagen, «die hätten wir gern und die andern wollen wir nicht». Und wen wir gerne hätten, darüber herrscht gar kein Konsens. Was Sie vorhin als Luxusverkehr bezeichnet haben, ist wahrscheinlich das, was in den Bündner und Walliser Tälern Arbeitsplätze in der Hotellerie schafft. Oder andere sagen, der Billigluftverkehr sei unnötig. Es gibt heute zahlreiche ausländische und schweizerische Unternehmungen, die von ihren Mitarbeitern Tickets von so genannten Billig-Lines verlangen, weil sie damit sparen. Und Ihre Touristen, die mit Billig-Airlines kommen, sind nicht einfach die Armen; das sind die Schlaunen, die das Geld dann in der Bijouterie an der Bahnhofstrasse ausgeben, das sie sonst für ein Ticket ausgegeben hätten. (*Heiterkeit.*)

Damit will ich nur sagen: Diese Zusammenhänge sind höchst komplex und nicht so simpel, wie Sie sie darstellen. Und die Nachbarländer Deutschland und Österreich haben es gemerkt: Sie bauen ihre Flughäfen aus. Sie wissen, dass sie Anschluss an das Wachstum der Weltwirtschaft, das sie noch dringender brauchen als wir, nur erhalten, wenn sie leicht erreichbar sind. Und dasselbe gilt für unsere Wirtschaft. Wir sind mehr als diese Länder vom Ausland abhängig. Es ist eine Binsenwahrheit: Jeder zweite Franken oder jeder Fünfinger von einem Franken stammt für uns aus ausländischen Märkten. Wir müssen nicht schrankenlos wachsen. Wir müssen nur schauen, dass wir nicht künftige Barrieren aufbauen, die unser Wachstum hindern. Und eine Neun-Stunden-Nachtruhe, Esther Guyer, ist nun völlig undenkbar. Das würde heissen, dass es nicht einmal mehr möglich wäre, an einem Tag nach London zu fliegen, an einer Tagung oder Sitzung teilzunehmen und am selben Tag wieder zurück zu sein. Das findet heute täglich dutzende, wenn nicht hunderte Male statt; das wäre eine absolute Katastrophe für uns, wenn das nicht mehr möglich wäre.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Wir sprechen hier schon eine ganze Weile über die Anzahl Bewegungen am Flughafen Zürich. Früher war tatsächlich einmal geplant, sich auf die nächsten 25, 30 Jahre auszurichten. Man hat – auch im Regierungsrat – einen Auftrag gegeben, in Zahlen von 420'000 Bewegungen in etwa 30 Jahren zu rechnen, um hier nicht der Zukunft, das heisst, den zukünftigen Generationen etwas zu versperren. Was wir eigentlich beklagen, ist, dass in den letzten 60 Jah-

ren nie daran gedacht wurde, dass eine Entwicklung möglich sei. Man hat vielleicht heute übers Ziel hinausgeschossen; jedenfalls ist diese Zahl von 420'000 heute auch im Regierungsrat keine mehr, die diskutiert wird.

Dann hat man von technisch möglichen Bewegungen gesprochen. Das sind diese 350'000 Bewegungen, die auf Grund der heutigen Anordnung der Pisten technisch machbar und technisch möglich wären. Und dann kommt die Zahl, die ich auch schon genannt habe, in Zurzach beispielsweise, die die heutigen Einschränkung der deutschen Verordnung einbezieht. Diese deutsche Verordnung hat massive Einschränkungen bewirkt, und jetzt sind – so rechnet man ungefähr – theoretisch 310'000 bis 320'000 Bewegungen realistisch, solange diese deutsche Verordnung Bestand hat. Und dann sind diese 320'000 gefordert, es sind 280'000 Bewegungen vom Kanton Aargau gefordert und es sind 250'000 in einer Initiative verlangt. Sie wissen es, die Zahl 250'000 wurde auch 1995 von der Regierung als Prognose genannt, als es um den Ausbau des Flughafens ging. Damals aber hat man von 20 bis 25 Millionen Passagieren gesprochen und heute haben wir 17 Millionen Passagiere. Es sind also die Passagiere, die wesentlich sind, wenn man über den Flughafen spricht.

Jeder, der von diesem Bewegungsplafond, von den Bewegungszahlen und -möglichkeiten spricht, glaubt, die Wahrheit für sich gepachtet zu haben. Und ich denke, jeder kann irgendwo auch ein kleines Quäntchen Wahrheit für sich in Anspruch nehmen. Derzeit haben wir eine Zunahme der Fluggäste, und zwar eine Zunahme der Fluggäste aus der Region, aus der Region um Zürich. Wir haben immer noch eine klare Abnahme der Transitpassagiere. Wir haben heute eine Anzahl Transitpassagiere wie sonst nirgends an einem interkontinentalen Flughafen, nämlich so wenige wie nirgends sonst. Wien hat Transitpassagiere im Rahmen von ungefähr 35 Prozent. Wir haben jetzt, wenn es hoch kommt, vielleicht noch 27 oder 28 Prozent, vielleicht nicht einmal mehr das. Und das sind wirklich sehr, sehr wenige.

Relevant ist also auch die Auslastung der Flugzeuge. Man hat eben seinerzeit, 1995, damit gerechnet, dass man zunehmend mit sehr grossen Flugzeugen fliegen und deshalb weit über 20 Millionen Passagiere in 250'000 Flugzeugen reisen werden. Heute stellt man fest, dass die Entwicklung anders verlaufen ist. Sie sehen also, wie rasch sich diese Entwicklungen ändern können, wie rasch sich auch die Prognosen än-

dern und wie sich dann eben die tatsächlichen Entwicklungen nicht nach den Prognosen der Politikerinnen und Politiker richten.

Es hat sich viel geändert, auch in der Politik. Eines hat KEVU-Präsidentin Sabine Ziegler bei ihrer Aufzählung der Veränderungen in der Politik nicht erwähnt, nämlich die flughafenpolitischen Grundsätze des Regierungsrates vom 15. September 2004. Darin sagt der Regierungsrat, dass ihm eine Begrenzung und Verringerung der Anzahl der von schädlichem oder lästigem Fluglärm betroffenen Einwohner sehr, sehr wichtig ist – er hat das an die erste Stelle gestellt –, dass er zweitens ein Betriebskonzept wünscht, das stabil ist – robust, wie man in der Branche sagt – und eine siebenstündige Nachtruhe enthält. Drittens sagt er, dass ein effizienter Betrieb der Flughafeninfrastruktur sehr wichtig ist und dass Zürich im Standortwettbewerb mit andern Wirtschaftsstandorten mithalten soll, und viertens, dass ein sicherer und zuverlässiger Betrieb für uns selbstverständlich ist.

Dann hat die Kommissionspräsidentin das Projekt «Flughafen» nicht erwähnt, das grosse Projekt «Flughafen», das auf der Ebene Bund, der Ebene Kanton und der Ebene der Flughafen Zürich AG lanciert ist. Damit wollen wir bis Ende 2007 ein SIL-Objektblatt (*Sachplan Infrastruktur Luftfahrt*) erarbeiten. Das hat Bundesrat Moritz Leuenberger ganz klar im November 2004 auch der Öffentlichkeit mitgeteilt. Wir wollen bis dann eine Raumplanung im Kanton Zürich, die Rechtssicherheit herstellt, und wir wollen bis dahin ein Betriebsreglement, das eben dieser Rechtssicherheit auch Grundlage gibt.

Eine grosse Zahl von Fragen ist im Rahmen dieser Verfahren noch fundiert zu klären. Und diese Fragen sind auch sachlich anzugehen. Wir haben zu viel kaputt gemacht in den letzten Jahren mit den hoch emotionalisierten Diskussionen und den vielen Behauptungen, die in diesen Diskussionen auch aufgestellt worden sind. Man könne in der Nähe der Flughafeninfrastruktur überhaupt nicht mehr leben, wurde gesagt, weil die Lebensqualität so schlecht sei. Und doch entwickelt sich die Region um die Verkehrszentren allgemein – auch Hauptbahnhöfe sind solche Verkehrszentren, nicht nur die Flughäfen – immer schon, heute und auch in Zukunft auf der ganzen Welt am allerbesten. Wenn Sie das nicht glauben, dann lesen Sie noch nach in der «NZZ am Sonntag» vom 19. Dezember 2004, also diesem Sonntag, zum Zürcher Unterland, insbesondere Bülach, unter dem Titel «Riegelhausidylle unter Siedlungs-

druck» auf Seite 57. Es geht nicht um Fluglärm, sondern um die Entwicklung von Bülach in den letzten zwei Jahren.

Zweitens wird behauptet, der Flughafen könne betrieben werden wie ein Bahnhof. Das wurde sehr oft in den Diskussionen um diese Bewegungszahlen behauptet. Man müsse den Betrieb nur richtig organisieren. Man müsse nur die Flugpläne richtig anordnen. Es geht hier um einen Flugbetrieb, der internationalen Marktkräften unterstellt oder auch unterworfen ist. Ich denke, es ist klar, dass wir den Flughafen nicht wie einen Bahnhof in unserer Schweiz organisieren können.

Es gibt also offene Fragen, die zu beantworten sind, nämlich: Wie sind die volkswirtschaftlichen Auswirkungen? Wie wird sich die Wirtschaftsregion entwickeln mit solchen Plafonds auf verschiedener Höhe von Beschränkungen? Es sind die rechtlichen Grundlagen anzuschauen. Die einen behaupten, man könne keine Beschränkungen machen, andere behaupten, es wäre sehr wohl möglich. Ich denke, man muss das wirklich genau anschauen. Man muss die internationalen Verpflichtungen anschauen und die Verträge, die man eingegangen ist; auf Bundesebene beispielsweise auch die bilateralen Verträge, die wir ja als Schweizer eigentlich einzuhalten gedenken. Es ist fraglich, ob der Bund einen Plafond durchsetzen kann, ohne die Welt vor den Kopf zu stossen, und mit der Welt denke ich natürlich auch an unsere Nachbarländer. Er will es mit der EU jedenfalls nicht riskieren.

Sie bekommen Antworten auf all diese Fragen. Ich denke, Sie müssen diese Informationen haben, so oder so, mit oder ohne Ergänzungsbericht. Die einen erschauern – dieses Wort ist von Ihnen gebraucht worden – ob dem Willen nach Wachstum. Andere aber erschauern ob dem Verhindern jeglicher Entwicklungsmöglichkeiten. Man wird sich hier auch noch oft darüber unterhalten, welches Erschauern denn das richtigere wäre. Was ich aber weiss, ist, dass alle erschauern, wenn es dann darum geht, Arbeitsplätze zu verlieren – deshalb brauchen wir auch die Antwort auf die volkswirtschaftlichen Entwicklungen –, und dass alle erschauern, wenn die Wirtschaft stagniert und sich nicht mehr entwickelt, wenn sie uninteressant wird für Unternehmen, die sich hier ansiedeln sollen. Ich weiss auch, dass man erschauert – und das aus Reklamationen, die ich erhalte –, wenn die Mobilität nicht mehr gewährleistet ist, wenn die Mobilität also begrenzt wird, wenn es nicht mehr Platz hat im Flugzeug für jeden, der fliegen will, egal aus welchem Grund er fliegen will. Aber ich weiss auch aus der Erfahrung,

dass man auch erschauert, wenn die Quelle von Vorteilen wie Arbeitsplätze und Wohlstand und Mobilität dann auch Belastung, das heisst also Lärm, bedeutet.

Es eilt nicht, meine Damen und Herren Kantonsräte, es eilt nicht. Der Markt hat den Flughafen Zürich schon arg reduziert. Es eilt also nicht, dieses Postulat für 320'000 Flugbewegungen nun wirklich sofort und definitiv abzuhandeln. Geben Sie sich die Zeit und geben Sie mir die Zeit, die Antworten auf die gestellten Fragen zu finden und Sie Ihnen zu präsentieren. Ich bitte Sie sehr darum, besten Dank.

Ratspräsidentin Emy Lalli: Die vorberatende Kommission beantragt die Erstellung eines Ergänzungsberichtes. Gaston Guex beantragt Abschreibung des Postulates.

Abstimmung

Der Antrag Gaston Guex auf Abschreibung wird dem Antrag der KEVU auf Erstellung eines Ergänzungsberichtes gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt dem Antrag der KEVU mit 89 : 75 Stimmen zu.

Das Geschäft ist erledigt.

18. Planung und rasche Realisierung des gekröpften Nordanfluges

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 7. Juli 2004 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 153/2003 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 19. Oktober 2004 **4187**

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Wie ich schon im vorangehenden Traktandum angekündigt habe, scheint es doch, dass die Flughafenproblematik eine Thematik ist, welche die Gemüter bewegt. Ich hoffe, dass wir hier nochmals und hauptsächlich eine wissens- und sachthematische und nicht eine emotionalisierte Debatte führen. Aber trotzdem, wir wissen erst am Ende, wie es rauskommt.

Mit dem Wechsel an der Spitze der Volkswirtschaftsdirektion wurde das Thema des gekröpften Nordanflugs als grosse Lösung portiert, als grosse Lösung für die geplagte, lärmbelästigte Bevölkerung.

Nach der Anhörung des Postulanten in der KEVU und nach zwei KEVU-Sitzungen wurde ersichtlich, dass auch diese Lösung nur einen kleinen Effekt hat. Einerseits wird es doch sieben bis acht Jahre dauern, bis wir eine Inkraftsetzung des gekröpften Nordanfluges haben. Aber andererseits – das müssen wir hier ganz klar und deutlich sagen, wird der Effekt, eben die Anzahl Flüge, die ersetzt werden kann, sehr klein sein. Insgesamt handelt es sich um 18 bis 24 Flüge, die beispielsweise vom Süden abgekehrt werden können. Es ist aber trotzdem sehr wichtig, dass wir heute über den gekröpften Nordanflug sprechen können, sollen und wollen. Denn am Ende dieses Monates, der nur noch ein paar Tage dauert, soll eine Variante als Gesuch dem BAZL eingereicht werden. Damit soll der erste Schritt in Richtung Realisierung des gekröpften Nordanfluges gemacht werden können. Als ersten Schritt hat Regierungsrätin Rita Fuhrer – da muss ich ihr wirklich ein Lob aussprechen für ihre Amtshandlung als Volkswirtschaftsdirektorin – eine Auslegeordnung zwischen Bund, Unique, Skyguide und Kanton gemacht, damit alle wissen, wer welche Kompetenz hat in der Fragestellung des gekröpften Nordanfluges. Zuvor waren wir hier leider noch ein bisschen in einem Chaos versunken.

Als Zweites wurden die verschiedenen Varianten ausgearbeitet, wie ein gekröpfter Nordanflug genau aussehen könnte. Es liegen nun drei Varianten vor. Die erste ist der sozusagen verkürzte Anflug mit einem Instrumentenanflugsystem (*ILS*), also eine instrumentalisierte Anflugweise, welche, sofern das Wetter auch stimmt, doch zu 90 Prozent geflogen werden kann. Die zweite Variante, die ausgearbeitet worden ist, ist eine gemischte Anflugsvariante einerseits mit einem instrumentalisierten Localizer und Distanzmesser, bei der der letzte Teil aus Sicht angefliegen wird. So könnte in 60 Prozent der Fälle angefliegen werden. Die dritte Variante – und die rascheste Variante von der Realisierung her – ist der Sichtanflug. Dieser hat aber nur – und das muss klar genannt werden – eine Robustheit von 40 Prozent. Die Robustheit ist der Indikator, wie häufig eine solche Variante geflogen werden kann.

Nachdem mit diesen Überlegungen die drei Szenarien oder Varianten angeschaut worden waren, wurde die zweite Variante, eben diese Mischlösung zwischen Instrumenten- und Sichtanflug, fallen gelas-

sen; dies nicht nur wegen der Robustheit, sondern auch wegen der Kosten. Die Kosten würden zwischen 18 und 20 Millionen Franken betragen.

Wie geht es also weiter? Wir verbleiben mit der ersten und der dritten Variante und – um es nochmals zu sagen – mit der ernüchternden Vorstellung, dass nur 18 bis 24 Flüge ersetzt werden könnten. Und weil sie keine zusätzlichen Starts ermöglichen, können diese Flüge nur zwischen sechs und sieben Uhr morgens gelandet werden. Das bedeutet die Substituierung von einer Stunde am Morgen von bis zu 24 Flügen und nur an 40 Prozent der Tage, weil der Sichtanflug eine klare Sicht voraussetzt. Trotzdem, wir gehen weiter: Was braucht es an Anpassungen? Einerseits müssen die Warteräume durch die Skyguide neu definiert und auch abgenommen werden. Die Flugroute, die Anflugroute von Frick als erste angepeilte Station bis zum Flughafen geht ja, wie wir wissen, bei den Kernkraftanlagen Beznau vorbei, und es ist noch nicht klar, ob die HSK, das Gremium, welches für die Sicherheit der Kernkraftanlagen zuständig ist, die Distanz dieser angepeilten Flugroute abnehmen wird, da die Schweiz nicht über eine Überflug- oder Vorbeifluggesetzgebung oder -verordnung verfügt. Mit dieser Anflugvariante lehnen sich der Bund und die Kantone an die deutsche Usanz an. Aber nochmals gesagt: Es ist unklar, ob die HSK auch diese Variante der Anflugroute auch wirklich genehmigen wird.

Als dritter Punkt, der doch auch schwierig werden könnte, ist der so genannte Liniengrenzabstand nach Deutschland. Die Anflugroute, die im Moment zur Diskussion steht, beinhaltet doch 1,5 Kilometer Vorbeiflug der Grenze. Wir wissen aber noch nicht, ob dies komplett juristisch abgesichert werden kann. Und als vierter Punkt ist durchaus zu nennen, dass wir mit dieser Anflugroute auch nicht sicher sind, ob alle Airlines diese Variante akzeptieren werden können und wollen. Aber trotzdem, wir sprechen vom gekröpften Nordanflug: die grosse Hoffnung!

Der Regierungsrat hat der Kommission versichert, dass mit allen Mitteln versucht wird, im Moment sowohl die Variante 1 wie die Variante 3 parallel vorwärts zu treiben, so dass die Gesuche parallel oder etappenweise eingereicht werden können. Der gekröpfte Nordanflug nach Sicht, unsere grosse Hoffnung! Bis Ende 2004 sollte im BAZL ein Gesuch eingereicht werden. Nach der so genannten Sicherheitsanalyse und nach einem Umweltverträglichkeitsbericht sollten wirklich alle Un-

terlagen vorliegen, damit der Kanton diese Variante eingeben kann. Aber eben, wie gesagt: nur zu 40 Prozent der Zeit, nur zu einer Stunde und noch ist unklar, ob alle Airlines dies aufnehmen können, wollen und sollen. Die Variante 1, gekröpfter Nordanflug nach ILS, die ILS-Variante, wird erst Mitte 2006 bereit sein für die Gesuchseinreichung.

Also summa summarum ist die KEVU eher ernüchtert über die Erkenntnisse, die gesammelt worden sind. Wir sind aber sehr dankbar, dass wir jetzt endlich auch Daten zum gekröpften Nordanflug haben und dass wir jetzt weitermachen und auch sehen können, dass leider diese Variante nicht das Gelbe vom Ei sein kann. Es ist bestimmt ein kleiner Tropfen auf einem Stein zur Entkrampfung des Kampfes um die Anflugregimes, damit wir weitergehen können. Aber es braucht ganz deutlich andere Massnahmen, und da sind die KEVU und, so hoffe ich, auch die Postulanten zufrieden mit der Antwort, die uns geliefert worden ist. Wir empfehlen dem Rat die Abschreibung des vorgelegten Postulates.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Ich habe den Bericht der Regierung zum Postulat studiert und auch mit Fachleuten besprochen. Ich hatte auch die Gelegenheit, an der KEVU-Sitzung den Vertreter der Flughafen Zürich AG anzuhören. Die Regierung hat sich in dieser Postulatsantwort einmal mehr klar zum historisch gewachsenen An- und Abflugregime am Flughafen Zürich bekannt und damit gegen die neuen Südanflüge und die zusätzlichen Ostanflüge bekannt. Dies hat auch Regierungsrätin Rita Fuhrer an der KEVU-Sitzung bestätigt. Bis vor einem Jahr herrschte eine völlige Uneinigkeit über die Zuständigkeiten der Erarbeitung des gekröpften Nordanflugs. Es ist ein Verdienst von Regierungsrätin Rita Fuhrer – und dafür möchte ich ihr herzlich danken –, dass sie nun Licht in den Dschungel gebracht hat. Sie hat das Schwarzpeterspiel, bei dem die Verantwortlichkeiten immer weiter gegeben wurden, endlich beendet. Für den Laien sind allerdings die verschiedenen Möglichkeiten von Anflugvarianten nicht immer einfach nachzuvollziehen. Die Menschen im Süden interessiert eine schnelle Machbarkeit der Variante 3, also auf Sicht, und die Weiterverfolgung der Variante 1. Piloten und Fachleute haben immer gesagt, dass diese Problematik relativ einfach zu lösen sei. Der Zeitplan für die Länge der Genehmigungsverfahren, der im Postulat angegeben ist, die Zeit für Studien für mögliche Verfahren, Anbindung an Warteräume, Festlegung

von neuen Navigationshilfen und deren Standorte und so weiter. Ich denke, dass die geltend gemachten langen Zeiträume vielmehr Widerstände widerspiegeln; diese sind vor allem – und dies ist beileibe kein Geheimnis mehr – bei der halbstaatlichen, nicht gerade durch «Safety-first-Qualität» glänzenden Skyguide zu orten. Die von Privatleuten und Gemeinden in Auftrag gegebene Studie «Short 14» von Professor John-Paul Clark vom Massachusetts Institute of Technology, MIT, von der die Regierung auch Kenntnis hat, rechnet mit weit kürzeren Zeiträumen für die technische Realisierung. Ich weiss nicht, ob in den USA so anders geflogen wird als hier im Zürich.

Insgesamt ist der natürliche Untergang des Postulates dessen Abschreibung. Wie wir jedoch der «NZZ» – ich glaube, der Samstags- oder Sonntagsausgabe von letzter Woche – entnehmen konnten, will der Verwaltungsrat, in dem auch die Regierungsratsmitglieder sitzen, den gekröpften Nordanflug beantragen, an Samstagen und an Sonntagen, also in den sensiblen Zeiten, nur bis sieben Uhr morgens. Dies ist eine Lösung, die dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung kaum entgegenkommt. Das sind ja gerade die sensiblen Zeiten, da ruht der Businessverkehr meistens. Bei dieser Lösung haben dann vor allem auch die Billigflieger aufgeheult und sich zu Wort gemeldet. Diese Wochenendlösung wäre für sie keine Lösung, sondern eine «Krüppellösung», die sie so nicht hinnehmen würden.

Zu den Zahlen, die Sabine Ziegler genannt hat: Die sind natürlich auf der sicheren Seite. Wir wissen aus verlässlicher Quelle, dass jetzt, wenn abends aus dem Süden gelandet wird, mit andern Zahlen gerechnet wird. Es sind 25 Landungen und an die 30 Starts pro Stunde möglich. Das sind Zahlen, die so geflogen wurden; dies noch zur Relativierung der Zahlen, die Sabine Ziegler genannt hat und die offenbar falsch sind.

Gaston Guex (FDP, Zumikon): «Die Botschaft hör ich wohl, allein mir fehlt der Glaube», so stimmen wir mit wenig Begeisterung der Abschreibung zu. Begründung:

Wir anerkennen die Anstrengungen der Regierung, vorab von Regierungsrätin Rita Fuhrer, das Schwarzpeterspiel beendet, klare Zuständigkeiten geschaffen und dann noch Bewegung in die ganze Sache gebracht zu haben. Wir anerkennen auch die Anstrengungen und das Mitmachen der Unique. Die sind erkennbar, das muss auch gesagt sein.

Hingegen habe ich immer noch Mühe und da kommt irgendwie mein Verstand nicht ganz mit, dass man Südanflüge handstreichartig in kurzer Zeit einführen kann. Aber beim gekröpften Nordanflug – Richard Hirt hat es gesagt –, der in Amerika und an andern Orten üblich ist, haben wir tausend Wenn und Aber: «Das kann nicht und das könnte noch sein und dann noch dieses und jenes», so typisch schweizerische 150 Prozent-Lösungen. Fangen wir einmal an! Es muss nicht 100 Prozent sein. Jeder Flug, der den Süden entlastet, ist schon eine Entlastung. Irgendwo klemmt die ganze Sache, und da bin ich der Meinung von Richard Hirt: Es klemmt meiner Meinung nach bei der Skyguide, die den Weg ins privatwirtschaftliche Unternehmertum noch lange nicht geschafft hat.

Wenn wir Ja sagen zur Abschreibung, dann erwarten wir von der Regierung, dass sie der Skyguide wirklich kräftig und immer wieder auf die Füsse tritt und nicht locker lässt, bis diese Herren endlich einmal den Betrieb aufnehmen, so wie es von einer privatwirtschaftlichen Unternehmung erwartet wird.

Heinz Jauch (EVP, Dübendorf): Im Bericht der Regierung, datiert vom 7. Juli 2004, hat es einige Ausführungen, die ich gerne und mit Dank zur Kenntnis nehme. Darin bekräftigt die Regierung ihre Entscheidung, die Einführung des gekröpften Nordanfluges mit aller Kraft voranzutreiben. Es hat aber auch eine Bemerkung im Bericht der Regierung. Die Regierung führt nämlich aus, dass unter den Entscheidungsträgern lange Uneinigkeit bestand, wer überhaupt für die Abklärung und Planung des gekröpften Nordanfluges zuständig sei. Damit ging wohl wertvolle Zeit, wahrscheinlich etwa anderthalb Jahre, im wahrsten Sinne des Wortes verloren. Das ist mehr als bedenklich; man könnte auf eine andere Wortwahl setzen. Ich bin Regierungsrätin Rita Fuhrer dankbar, dass sie diese Unsicherheiten oder dieses «Weiss-nicht-wer-was-zu-tun-hat» im Verlauf des Jahres endgültig beendet hat.

Das Verfahren für die Einführung – zumindest als Sichtanflug – brächte doch einiges an Entlastung. Wenn alle beteiligten Partner dies wollen, dann bin ich der Überzeugung, dass es auch rasch möglich ist. Die Einführung des gekröpften Nordanfluges bedarf ja einer Änderung des Betriebsreglements. Dass dies auch rasch möglich ist, haben wir im Süden erfahren – wir haben es gehört: Man muss nur allfälligen Einsprachen im Rechtsmittelverfahren die aufschiebende Wirkung entziehen und

6394

dann geht es schnell. Das haben wir wirklich auch leidvoll erfahren müssen.

Ich bin den Umständen entsprechend auch für die Abschreibung des Postulates.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Ich hätte ein paar technische Fragen, die sich auf Grund dessen ergeben haben, was nicht in der Postulatsantwort stand, was also nur die KEVU-Mitglieder direkt von der Unique und von Regierungsrätin Rita Fuhrer erfahren haben. Wir möchten selbstverständlich, dass hier Transparenz herrscht und dass nicht nur der «NZZ»-Journalist die Zürcher Öffentlichkeit über den gekröpften Nordanflug informieren kann.

Die SP hat nie etwas dagegen gehabt, dass der gekröpfte Nordanflug technisch geprüft wird. Wir haben aber die Euphorie, die von Regierungsrätin Rita Fuhrer am 9. März 2004 im Zusammenhang mit einer möglichen Lösung aller Fluglärmprobleme durch den gekröpften Nordanflug ausgestrahlt wurde, nicht verstanden und erst recht nicht geteilt. Noch weniger haben wir dann allerdings verstanden, als wir gehört haben, dass sie am 24. März 2004 einen Zeitplan für die Einführung des gekröpften Nordanfluges unterschrieben hat; den finden Sie in der Postulatsantwort. Dieser Zeitplan sieht eine Einführung als Instrumentenlandesystemanflug innerhalb von sieben bis acht Jahren vor. Das war ja nur gerade zwei Wochen nach der euphorischen Pressekonferenz vom 9. März 2004.

Von dem, was die Unique uns erzählt hat – und davon hat ja auch Kommissionspräsidentin Sabine Ziegler einiges wiedergegeben –, von all diesen Informationen steht in der Antwort des Regierungsrates sehr wenig. Deshalb gestatte ich mir, ein paar technische Fragen zu stellen; mit politischen Fragen komme ich anschliessend.

Erstens: Gilt diese Frist von sieben bis acht Jahren, die am 24. März 2004 in Bern durch Regierungsrätin Rita Fuhrer mitunterzeichnet wurde, immer noch? Dass es sieben bis acht Jahre geht, bis der gekröpfte Nordanflug als ILS-Verfahren geflogen werden kann?

Zweitens: An wie vielen Tagen im Jahr kann nun dieser gekröpfte Nordanflug in der Sichtvariante voraussichtlich geflogen werden? Das ist ja die Variante, die Unique dieses Jahr bereits eingeben wird und die dann vielleicht nach allfälligen Rekursen innerhalb von drei, vier Jahren bereits geflogen werden könnte. An wie vielen Tagen wäre sie überhaupt eine Entlastung für die Regionen, die unter den Südanflügen leiden?

Drittens: Wie viele Stunden pro Woche müssen weiterhin Südanflüge erfolgen, so lange auf der Ostpiste kein Instrumentenlandesystem vorhanden ist? Wie viele Stunden werden es nachher sein, das heisst, an

wie vielen Stunden ist der gekröpfte Nordanflug überhaupt eine Entlastung für den Süden?

Und viertens: Wenn wir nun ein paar Jahre vorausschauen, was vielen schwer fällt, sieben bis acht Jahre, da werden wir ja nach den Hoffnungen aller Luftverkehrseuphoriker hier im Saal bei diesen 350'000 Bewegungen liegen. Genügt dann der gekröpfte Nordanflug mit Instrumentenlandesystem, um Südanflüge vollständig überflüssig zu machen, angenommen, dass der Flughafen dann eben diese Zielgrösse erreicht hätte? Nur so, wenn Sie diese Fragen bejahen können, nur so dürfen Sie weiterhin von der FDP, von der CVP oder auch von Regierungsrätin Rita Fuhrer die Hoffnung in den Süden senden, dass der gekröpfte Nordanflug eine wirkliche Entlastung auf längere Frist sein wird. So weit meine technischen Fragen.

Nun aber zum Politischen, und deswegen sind wir alle ja hier im Saal: In der Postulatsantwort steht zu den politischen Implikationen der diversen Demarchen kein einziges Wort, und das ist eine Schwäche dieser Postulatsantwort. Bereits beim vorherigen Geschäft haben wir uns für eine vermittelnde Position, für ein Aufnehmen der Ängste in der Bevölkerung ausgesprochen. Als Folge des wieder ominösen 9. März 2004 und des publizistischen Haubitzenangriffs von Regierungsrätin Rita Fuhrer mit dem gekröpften Nordanfluges wurden natürlich umgehend im Aargau die Schützengräben ausgehoben und man hat sich mit Deutschland gegen diese Variante solidarisiert. Das ist eine gefährliche Entwicklung. Der Kanton Zürich hat sich zum Teil in Bern oder unter den Kantonen isoliert. Wir müssen uns fragen: Wie lange noch wollen wir, dass der Kanton Zürich Platz bietet für eine Branche, die von Grund auf marode ist, und sich in der Schweiz isoliert mit diesem gekröpften Nordanflug? Ich danke Ihnen für die Beantwortung dieser Fragen.

Jürg Stünzi (Grüne, Küssnacht): Grundsätzlich bin ich immer für rationale Problemlösungsstrategien. Deshalb war ich natürlich auch dafür – und mit mir alle Grünen –, die Option «gekröpfter Nordanflug» zu prüfen. Die Ergebnisse sind ernüchternd, vor allem im Lichte der Erwartungen, die geschürt worden sind. Der gekröpfte Nordanflug bringt relativ wenig, das heisst, offensichtlich weder Kapazitätsreserve noch eine relevante Entlastung für die hoffnungsvollen Südschneiser. Und es braucht noch länger, als uns lieb ist, bis wenigstens das Wenige zum

Tragen kommt. Hören wir doch auf so zu tun, als ob wir Parlamentarier alle die besseren Flugroutenplaner wären als die Profis. Unsere Aufgabe ist es, politische Lösungen auszuhandeln, konkret Pakete an Vorgaben für die Raumplaner, Ziele und Grenzen in Raum und Zeit.

Schreiben Sie das Postulat ab, ich danke Ihnen!

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ruedi Lais, als Mitarbeiter in einer maroden Branche kann ich natürlich diesen Satz nicht auf mir sitzen lassen. Ich möchte meine Interessensbindung kundtun: Ich arbeite bei der SR Technics, dem grössten Arbeitgeber im Zürcher Unterland, und ich glaube, wir werden das auch in Zukunft noch eine Weile bleiben. Wenn Ruedi Lais unsere Branche, die Luftfahrtbranche mit einer maroden Branche ins gleiche Körbchen setzt, dann könnte man sagen, nachdem die IT-Blase geplatzt ist, müsste er ja auch in einer maroden Branche tätig sein. Die Börse hat diesen Kurs natürlich korrigiert und wir sehen, dass es besser wird.

Zu den technischen Fragen: In der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt war ich, glaube ich, der einzige, der eine Ahnung hatte, was ein Localizer ist, was ein Glideflug ist, welche gerade geflogen werden oder nicht, was ein VOR, DME oder ein ADF-Funkfeuer ist (*Fixpunkte der Luftstrassen für An- und Abflüge*), und ich habe auch dementsprechende Fragen gestellt. Die technischen Fragen von Ruedi Lais sind also schon beantwortet worden. Hier muss sich Regierungsrätin Rita Fuhrer nicht auf die Äste hinauslassen und irgendwelche genauen Zahlen nennen, damit Ruedi Lais nachher umgehend für seine Initiative weibeln kann. Das ist nicht Sinn dieser Debatte. Es ist auch nicht Sinn einer transparenten Debatte, weil die meisten Angehörigen dieses Rates die technischen Voraussetzungen nicht kennen und auch nicht entsprechend würdigen können.

Die Zeitfrage wurde oft in die Debatte eingebracht: Wann kann es umgesetzt werden und wie? Das Problem ist immer, dass der gekröpfte Nordanflug als Alternative geflogen werden kann; es ist eine absolut einfache Übung, bei Sichtverhältnissen, also bei Visual flight roules, dies zu fliegen. Schlimmer wird es, wenn die Wetterbedingungen nicht so gut sind. Da brauchen wir die IFR, die Instrument flight roules, und dort kann man den gekröpften Nordanflug nicht fliegen, weil er noch nicht ausgerüstet ist. Und diese Umsetzung braucht sehr viel Zeit, denn wenn wir dieses Verfahren sofort als Standardroute einführen wollen,

müssen wir alle gesetzlichen Schritte mit Vernehmlassungsverfahren und so weiter absolvieren, und das braucht sehr viel Zeit. Das heisst, wenn man von Entlastung redet: Es wird eine Entlastung des Südens geben; dies ist möglich. Diese Entlastung wird aber weitaus geringer sein als die kühnsten Hoffnungen der Südanfluggegner. Und ich darf Ihnen ganz klar hier drin – auch als Politiker, der im Süden wohnt –, die Aussage machen: Es wird auch in Zukunft Südanflüge brauchen. Die Frage ist natürlich, wie viele, wann und wie wir diese wollen. Diese Frage ist aber in diesem Postulat nicht gestellt, also können wir die Antwort auch noch ein bisschen verschieben. Die Realisierung des gekröpften Nordanflugs ist möglich, das haben wir gehört. Wir müssen uns gedulden und wir müssen eine sehr gute Lösung erarbeiten; eine sichere Lösung. Und diese wird auch kommen.

Ich bitte Sie darum, dieses Postulat abzuschreiben und auf weitere Attacken auf Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer zu verzichten.

Thomas Weibel (GLP, Horgen): Wir sind froh, dass auch der Regierungsrat den gekröpften Nordanflug anstrebt. Der gekröpfte Nordanflug ist ein raumplanungskonformes Anflugregime. Es ist tauglich als Ersatz für den durch die ganze Verordnung zeitweise verunmöglichten Nordanflug und wäre damit auch geeignet, die bereits viel diskutierten Südanflüge überflüssig zu machen. Da widerspreche ich ganz klar der Haltung von Lorenz Habicher.

Es ist deshalb nicht zulässig, die für die Realisierung notwendigen technischen Massnahmen der Flughafen Zürich AG alleine zu übertragen; da ist politische Führung gefragt. Der Regierungsrat müsste diese wahrnehmen, nicht nur als Verwaltungsratsmitglied der Unique. Es ist richtig, dass die Neuordnung koordiniert mit dem geänderten Verkehrsrichtplan in der Luft erfolgen muss.

Die Grünliberalen sind jedoch erstaunt über den vorgelegten Zeitplan. Ich habe bereits in früheren Diskussionen meine Kritik daran geäussert. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der gekröpfte Nordanflug sieben bis acht Jahre bis zur Realisierung benötigen soll, während der raumplanungswidrige Südanflug in einem Bruchteil dieser Zeit eingeführt worden ist; das haben ja bereits verschiedene Referenten auch ausgeführt. Unzufrieden mit den geltenden Regimes werden wir uns jedoch der Abschreibung nicht widersetzen.

Alfred Heer (SVP, Zürich) in Dialekt zu den um ihn herum sitzenden Ratsmitgliedern: Sind ruhig! So. (Heiterkeit.) Ich wollte nur noch auf Ruedi Lais reagieren, der die Branche als marode beschrieben hat: Die Branche ist sehr wohl wichtig für den Standort Zürich. Es gibt vielleicht einzelne Betriebe, die marode sind, darunter die Swiss. Und so weit ich mich erinnern kann, hat sich Ihre Partei an vorderster Front dafür eingesetzt, 300 Millionen Franken an Steuergeldern in dieses marode Unternehmen zu verpulvern. Das sollten Sie sich hinter die Ohren schreiben.

Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden): Nachdem nun fast alle diejenigen gesprochen haben, die Fluglärm erst seit kurzer Zeit ertragen müssen, möchte ich doch als Bewohnerin des Nordens auch noch etwas sagen. Ich stelle fest, dass der Aktivismus rund ums Thema Flughafen gross ist; das zeigt die heutige Debatte, das zeigt das engagierte Votum von Regierungsrätin Rita Fuhrer. Ich stelle fest, dass im Trauerspiel Flughafen für die einen nun doch ein Lichtblick am Flughafenhimmel aufzugehen scheint. Es ist der gekröpfte Nordanflug, der das Problem des Fluglärms lösen soll, vor allem natürlich für diejenigen im fernen Süden, zum Beispiel für Ruedi Hatt, für die der Fluglärm dort hingehört, wo er schon immer hingehört hat, nämlich in den Norden, dort, wo die wenigen Zürcherinnen und Zürcher wohnen. Es sind 40'000 – immerhin 40'000 – Menschen, die sich ja an den Fluglärm gewöhnt haben und schliesslich freiwillig diese Flughafenregion zum Wohnen gewählt haben. Das Problem ist nur, dass sich der gekröpfte Nordanflug immer mehr als Laternchen statt als Komet am Flughafenhimmel entpuppt. Es zeigt sich, dass der «Gekröpfte», wie ihn viele nennen, nicht so schnell realisiert werden kann und eben nicht die gewünschte Erleichterung im Süden bringt. Zu viele technische Probleme sind noch zu lösen. Und dann sind da auch noch unsere Nachbarn in Deutschland, in Schaffhausen, im Thurgau, im Aargau, die auch noch ein Wörtlein mitzureden haben. Die Menschen im Süden und Osten täten daher gut daran, anstatt sich für den gekröpften Nordanflug so stark zu engagieren, sich eben für die Begrenzung der Flugbewegungen – das haben wir vorhin gehört – und für die neunstündige Nachtruhe einzusetzen. Damit wäre nämlich der störende frühmorgendliche Fluglärm schon einmal vom Tisch und die 250'000 Flugbewegungen, wie sie die Volksinitiative vorsieht, liessen sich so verteilen, dass alle Himmelsrichtungen damit leben können.

Im Weiteren müssen sich die Forcierer des gekröpften Nordanfluges bewusst sein, dass Nordanflüge immer auch Südstarts generieren, die um ein Vielfaches schlimmer sind als Landungen. Sie müssen sich endlich auch bewusst werden, dass alle, die fliegen wollen, auch einen Teil des Fluglärms auf sich nehmen müssen. Es geht einfach nicht an, dass wir im Norden alle Nachteile des Flughafens ertragen müssen und so quasi als Abfallkübel des Kantons behandelt werden.

Für uns Grüne ist der gekröpfte Nordanflug nicht die Lösung. Wir können ihn zwar prüfen und das Postulat abschreiben. Viel wichtiger für uns ist aber – und das sagen wir immer und immer wieder –, dass die Begrenzung der Flugbewegungen auf 250'000 und die neunstündige Nachtruhe, die wir seit Jahren fordern, endlich umgesetzt werden. Das ist das einzige Mittel, das Problem des Fluglärms, der Lebensqualität der Bevölkerung rund um den Flughafen, aber auch der Klimabelastung und der Umwelt ganz generell in den Griff zu bekommen.

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen): Kein Zweifel, auch im Norden gibt es raumplanungswidrige Zustände bis hinaus nach Weiach an der deutschen Grenze. Ich erinnere an die Sistierung von Quartierplanverfahren, die gemäss Richtplan 1995 möglich gewesen wären und wegen durchschnittlichen Lärmgrenzwertüberschreitungen, die im Süden nur bis hin zum Heizkraftwerk Aubrugg überhaupt in dieser Höhe vorkommen, nach wie vor sistiert worden sind vom Kanton. Also auch hier: Dinge, die gemäss Richtplan möglich gewesen wären und jetzt nicht mehr möglich sind. Wenn hier in diesem Saal Gemeindepräsidenten aus dem Süden der Skyguide, der Sicherheitsverantwortlichen am Flughafen, die ja in letzter Zeit von den Medien auch wirklich verantwortlich gemacht wurde – ich erinnere an die Unfälle –, wenn also hier der Skyguide rhetorisch auf die Füsse getreten wird und damit lieber schneller anderen Leuten eine Stunde Ruhe weggenommen wird, statt die Sicherheit zu priorisieren, dann zeigen diese Leute, dass ihnen die Sicherheit als Argument auch gegen die Südflüge nie ein inhaltliches Anliegen war. Die rasche Realisierung des manöverintensiven «gekrüppelten» Nordanfluges – diese Wortschöpfung habe ich von Richard Hirt übernommen –, den «gekrüppelten» Nordanflug so zu fordern, ist für den konstruktiven Dialog im Kanton nicht förderlich. Der «gekrüppelte» Nordanflug ist nur mit Süd- und Abflügen denkbar; schenken Sie Ihren Wählerinnen und Wählern klaren Wein ein!

Mit oder ohne Abschreibung dieses Postulates: Die Schneise wird bleiben. Akzeptieren wir dies. Und nur dann und nur so und erst dann wird ein Dialog über echte Lösungen realisierbar. Eine Abschreibung des Postulates ist möglich, aber nur zusammen mit einer rhetorischen Hoffnungszerstörung an die Südanwohner, an die «Schneiser».

Die Beratungen werden unterbrochen.

Neujahrswünsche der Ratspräsidentin

Ratspräsidentin Emy Lalli: Bevor ich die Leitung meinem ersten Vizepräsidenten Hans Peter Frei übergebe, möchte ich es nicht unterlassen, Ihnen, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, der Regierung, den Medienvertreterinnen und -vertretern, den Angestellten der Parlamentsdienste und den Angestellten des Hausdienstes eine besinnliche Weihnachts- und Neujahrszeit und ein gutes Jahr zu wünschen. Ich hoffe, dass Sie erholt und gesund Ihre Ratstätigkeit im nächsten Jahr wieder fortsetzen können.

Die Beratungen werden fortgesetzt.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Zuerst schliesse ich mich diesen Wünschen ganz herzlich an und danke auch dafür, Frau Präsidentin.

Nun wieder zurück zum gekröpften Nordanflug – das ist das politische Leben, es tut mir Leid: Der Regierungsrat hat sich ja des Öfteren in verschiedenen Regierungsbeschlüssen in den vergangenen beiden Jahren für die Nordausrichtung ausgesprochen. Er hat sich auch dazu geäußert, weil die Siedlung sich so entwickelt hat mit einem Anflugregime von Norden; nicht die Starts, aber ein Anflugregime von Norden. Im Übrigen hat er auch immer wieder gesagt, dass selbstverständlich auch andere Himmelsrichtungen belastet werden, nämlich der Süden sehr stark durch die Starts (zum Teil auch der Westen, am meisten aber der Süden) und dann vorläufig noch der Osten – obwohl er sich sehr stark wehrt – durch relativ wenige Anflüge, wenn man mit anderen Regionen des Kantons Zürich vergleicht. Deshalb auch hat der Regierungsrat ausgeführt, dass er nicht zu diesen vielen Starts im Süden die zusätzlichen Landungen akzeptieren will. Er hat eine Entlastung dieser Anflüge von Süden angestrebt auch durch den gekröpften Nordanflug.

Es tut mir Leid, aber Unwahrheiten werden nicht wahrer, wenn sie immer wieder gesagt werden. Ich habe nie kommuniziert, dass der Süden völlig entlastet wird von Anflügen durch den gekröpften Nordanflug. Ruedi Lais, ich habe schon im März 2004 – und das wissen Sie sehr genau – immer gesagt, dass es nur eine Entlastung sein kann von diesen Südanflügen, dass der gekröpfte Nordanflug nur eine Entlastung ist in einer wirklich sehr heiklen Zeit, in einer Zeit, in der man den Lärm sehr stark empfindet, und dass man die Leute in naher Siedlung um den Flughafen, die ab Viertel vor sieben die Starts ertragen, nicht schon um sechs mit den Landungen belasten soll, und die auch bis spät abends die Starts ertragen, dann nicht noch den Abbau der Verspätungen durch die Landungen ertragen lassen soll. Das war immer die Aussage, die ich gemacht habe.

Einen Zeitplan haben wir damals auch nicht unterschrieben. Wir haben uns in einer langen Sitzung am 24. März 2004 darauf geeinigt, dass diese verschiedenen Abklärungen, die von den unterschiedlichen Flughafenpartnern gemacht werden müssen, nämlich auch von Skyguide, vom Flughafen, auch von andern technischen Mitarbeitern, dass diese verschiedenen Abklärungen übereinander geschoben, also parallel geführt werden, und deshalb die Zeit für die Abklärungen von zwölf auf sieben Jahre reduziert werden konnte. Man hat nicht die einzelnen Module gekürzt oder verändert, man hat sie nur zeitlich parallel geführt. Das war die Abmachung, die zu diesen sieben bis acht Jahren Zeitbedarf geführt hat. Es war möglich, diese Abmachung in einer vierstündigen Sitzung zu treffen.

Der Instrumentenanflug wird tatsächlich sieben bis acht Jahre dauern, bis er technisch so eingerichtet und geklärt ist, dass er durchgeführt werden kann. Dazu gehört auch ein Rechtsmittelverfahren, das, wie Sie selbst wissen, einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Es wird jetzt noch, hoffe ich zumindest, sechs bis sieben Jahre dauern, da fast ein Jahr vergangen ist. Ich werde diese Kontrolle auch führen und werde auch immer wieder nachfragen; bis zum heutigen Zeitpunkt sind diese Arbeiten im Termin.

Auf Sicht soll man so schnell wie möglich diesen gekröpften Nordanflug einführen können. Das Gesuch um Sichtenanflug wird demnächst eingereicht werden durch die Flughafen Zürich AG, gestützt durch den Entscheid des Regierungsrates. Ich hoffe also, dass auch möglichst bald die nötigen Abklärungen durch das BAZL gemacht werden kön-

nen und dann auch rechtlich der gekröpfte Nordanflug aus Sicht zur Entlastung der Südanflüge eingeführt werden kann. Ich bin keine Technikerin und weiss nicht genau, wie das dann vor sich geht; ob beispielsweise beim gekröpften Nordanflug Starts möglich oder nicht möglich sind. Zurzeit hört man von technisch wissenden Leuten, dass beim gekröpften Sichtenflug die Starts nicht möglich seien. Ich habe dies einfach hinzunehmen, genau so wie Sie auch. Ich bin auch nicht verantwortlich für das Wetter. Und ich kann deshalb nicht darauf behaftet werden, ob diese 40 Prozent der Tage, an denen die Südanflüge geflogen werden können, dann definitiv Ende Jahr auch abgerechnet werden können. Auch das muss ich als Aussage von Leuten, die darin Erfahrung haben, so hinnehmen.

Was uns die Zukunft bringt mit allenfalls 350'000 Anflügen, steht ebenfalls in den Sternen. Falls es dann wieder dazu kommt, wird mit dem dannzumaligen Betriebsreglement zu klären und zu regeln sein, wie geflogen wird. Jedenfalls ist die Hoffnung auf den gekröpften Nordanflug nach wie vor intakt, die Hoffnung nämlich, dass damit eine Entlastung für die Anflüge aus dem Süden gebracht werden kann.

Ich habe an alle Regionen unseres Kantons zu denken und auch der Regierungsrat hat an alle Regionen unseres Kantons zu denken. Und wenn der Süden mit dem grössten Anteil an Starts auch noch die Anflüge zu empfindlichen Zeiten tragen muss, dann ist es mir verständlich, wenn sich der Regierungsrat für Entlastung politisch einsetzt. Ich bitte Sie, das zu verstehen und das Postulat abzuschreiben.

Ratsvizepräsident Hans Peter Frei: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des dringlichen Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet. Das dringliche Postulat ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

19. Rückruf der Varianten «BV2optimiert» und «Grün» aus dem SIL-Prozess

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 26. November 2003 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 348/2002 und geänderter Antrag der KPB vom 2. September 2004 **4138a**

Ratsvizepräsident Hans Peter Frei: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des dringlichen Postulates vor.

Minderheitsantrag Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp:

I. Gestützt auf § 24 Abs. 3 Kantonsratsgesetz gibt der Kantonsrat nachstehende Stellungnahme ab.

Der Kantonsrat fordert den Regierungsrat auf, im Rahmen des Richtplanverfahrens die folgenden langfristigen Eckwerte für den Flughafen Zürich einzubringen:

- Beschränkung der Flugbewegungen auf 250'000 pro Jahr,*
- Erweiterung der Nachtflugsperrre auf neun Stunden pro Tag,*
- Auf Pistenausbauten, wie sie den Betriebskonzeptvarianten «BV2 optimiert» und «Grün» zu Grunde liegen, ist zu verzichten.*

Begründung:

Der stabile Betrieb des Interkontinentalflughafens Zürich ist nur denkbar, wenn eine Einigung mit Deutschland über die Benutzung des deutschen Luftraums für An- und Abflüge sowie die Zusammenarbeit in der Flugsicherung gefunden wird. Die Bevölkerungen des Kantons Zürich, der Nachbarkantone und Deutschlands sind nicht bereit, eine Lärmbelastung hinzunehmen, die sich aus einem erneuten Wachstums des Luftverkehrs ergeben würde. Das Verkehrsvolumen ist daher auf den Wert zu beschränken, der auch dem Volksentscheid für die 5. Ausbaustufe zu Grunde lag.

Fluglärm in den Nacht- und Nachtrandstunden ist Auslöser der gegenwärtigen politischen Krise. Sie kann nur beigelegt werden, wenn die Nachtsperrre sofort auf sieben, längerfristig auf neun Stunden ausgedehnt wird. Bei Zürich-Kloten handelt es sich um einen City-Flughafen, dessen attraktive zentrale Lage eine besondere Rücksicht auf die dicht besiedelten Regionen in unmittelbarer Pistennähe nötig macht.

Für in einem transparenten Verfahren definierte Flüge, die für die interkontinentale Verkehrsanbindung Zürichs unerlässlich sind, ist ein Kontingent von Ausnahmegewilligungen denkbar.

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Das dringliche Postulat 348/2002 betreffend Rückruf der Varianten «BV2 optimiert» und «Grün» aus dem SIL-Prozess wurde am 15. Dezember 2003 der Kommission für Planung und Bau zur Beratung und der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt zur Mitberatung überwiesen. Seither ist – bildlich gesprochen – nicht nur viel Wasser die Limmat hinuntergeflossen, es sind auch nicht nur Flugzeuge in Zürich-Kloten von Süden her gelandet, nein, es sind mindestens ebenso viele gestartet, wie gelandet sind. Die Flughafen-Mediation ist gescheitert, der Bericht zur Erschliessung der Projektergebnisse RELIEF wurde vorgestellt, der SIL-Prozess wurde wieder aufgenommen oder – konkreter ausgedrückt – mit einem Neustart am 9. November 2004 ausgelöst. Fazit: Die Antwort des Regierungsrates auf das dringliche Postulat ist definitiv nicht mehr aktuell. Der Erstpostulant äusserte sich seinerzeit wohl auch unter dem Eindruck der bald stattfindenden Mediation selber für ein Abschreiben seines Postulates.

Wir müssen uns nun fragen: Wie aktuell ist das Postulat mit der Wiederaufnahme des regulären SIL-Prozesses? Klar ist, dass der Regierungsrat sich gegen die Variante «BV2 plus» ausgesprochen hat. Diese Variante war auf ein Verkehrsaufkommen von 420'000 Flugbewegungen ausgerichtet. Regierungsrätin Rita Fuhrer bestätigte der Kommission an der Sitzung vom 4. Mai 2004, Zitat: «Wir sagen ganz klar, dass «BV2 optimiert» für den Regierungsrat keine Option mehr ist. In Diskussion bleibt aber die Variante «Grün» mit all ihren Folgen wie Parallelpiste und Verlängerung der Piste 10-28.» Zu dieser Variante wurde bereits im Eintreten von der Volkswirtschaftsdirektion der Standpunkt eingebracht, dass ein solcher Ausbaus Schritt jedoch auf lange Sicht nicht konkret zur Diskussion steht. Selbst dann, wenn die Mediation scheitert, ist klar, dass nicht einfach auf frühere Varianten zurückgegriffen werden kann. Das Postulat ist also überholt und nicht mehr aktuell.

Aktuell würde für die Mehrheit der KPB aber vor allem bedeuten, dass mit der konkreten Richtplanung am Flughafen endlich begonnen werden muss und dass sich der Kanton Zürich und der für die Richtplanung schliesslich in letzter Instanz verantwortliche Kantonsrat rasch in den umfassenden Richtplanungsprozess einbringen. Umfassend kann für die Mehrheit der KPB nicht heissen, sich im Rahmen dieses überholten Postulates mit einem Forderungskatalog einzubringen, wie es der Minderheitsantrag will. Sich umfassend einbringen heisst, dass dem Kantonsrat eine fundierte Richtplanvorlage von der Regierung vorgelegt

wird und erarbeitet werden kann. Unsere Kommission fordert, dass die Planungssicherheit rund um den Flughafen zum ersten Mal in der Geschichte des Flughafens Zürich-Kloten geschaffen wird, in der Raumplanung Einzug hält und rechtsverbindlich hergestellt werden kann. Man kann immer fordern und wünschen. Die KPB ist aber konkret daran, diesen Prozess voranzutreiben. Mit der noch in Beratung stehenden Vorlage 4146, Revision des kantonalen Richtplans, wäre eine weit umfassende Behandlung der Problematik möglich. Gerne erwarten wir von unserer Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer den genauen Zeitplan zur Erarbeitung dieser Richtplanvorlage.

Die KPB hatte in diesem Zusammenhang Gelegenheit, mit dem Chef des BAZL, Raymond Cron, zu sprechen und sich den Mechanismus der gegenseitigen Abstimmung von SIL und Richtplan erklären zu lassen. SIL und Richtplan stehen auf derselben Stufe. Wichtig ist aber, und auch von seiner Seite sehr anerkennend festgestellt, dass der Kanton Zürich, dieses Parlament, sich endlich in dieses Verfahren einbringt. Diesen Input möchte die Mehrheit der KPB möglichst rasch im Rahmen einer Planvorlage. Dabei wird sie in diesem Bestreben von der Mehrheit der mitberichtenden KEVU unterstützt.

Die Minderheiten von KPB und mitberichtender KEVU sehen es als notwendig, ein Zeichen gegen aussen zu setzen und ihre verschiedenen Forderungen ähnlich denjenigen der Volksinitiative einzubringen. Die Mehrheit der Kommission für Planung und Bau beurteilt diese Forderungen als übersetzt und die zu hohen Einschränkungen für den Flughafen unverantwortbar. Sie lässt sich nicht im Anhang an ein überholtes Postulat die Forderungen einer Volksinitiative in den Mund legen.

Die Kommission für Planung und Bau in ihrer Mehrheit beantragt Ihnen, das Postulat abzuschreiben. Es kann nicht sein, wie es von der Minderheit befürwortet wird, dass das automatisch ein Ja zur Variante «Grün» bedeutet.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Die Kommissionsminderheit beantragt Ihnen, das Postulat nicht kommentarlos abzuschreiben, und beantragt Ihnen eine abweichende Stellungnahme. Abgeschrieben wird das Postulat, doch wir sollten uns eben vergegenwärtigen, wieso es vom Kantonsrat am 23. Januar 2003 mit 85 zu 38 Stimmen deutlich überwiesen wurde. Der Rückruf der Varianten «BV2 optimiert» und «Grün» sollte doch jetzt sicherstellen, dass die Varianten, die vom Re-

gierungsrat damals gegen den Willen des runden Tisches nicht mehr als Lösungsansatz in Betracht gezogen wurden, nämlich insbesondere Veränderungen am Pistensystem, wegfallen und eine Bewegungsbegrenzung fixiert wird. Wir wollen nicht riskieren, dass der Regierungsrat mit einer kommentarlosen Abschreibung argumentieren kann, die Basiswerte der beiden erwähnten Betriebskonzeptvarianten könnten akzeptiert werden. Mit der abweichenden Stellungnahme werden wir keine politischen Konsequenzen direkt bewirken, aber wir haben doch die Möglichkeit, unsere Meinung zu äussern zu diesen Basiswerten, die mit den beiden Betriebskonzeptvarianten postuliert wurden.

Wir haben in der Kommission auch nach Kompromissen gesucht. Offensichtlich sind aber viele Vertreterinnen und Vertreter der bürgerlichen Parteien nicht bereit, hier und jetzt Stellung zu beziehen. Sie solidarisieren sich zwar in ihren Wohngemeinden jedwelcher Himmelsrichtung mit den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern, entziehen sich aber hier ihrer Verantwortung, die Flughafenentwicklung nur noch innerhalb klar abgesteckter Eckwerte zuzulassen. Und die vermeintliche Kehrtwende des Regierungsrates im November 2002 und die Besinnung auf das bestehende An- und Abflugregime war abgesehen von Regierungsrat Ruedi Jekers Wiederwahltaktik eine reine Beruhigungspille für die Bevölkerung – für die Bevölkerung in allen Himmelsrichtungen. Der Regierungsrat gibt sich jetzt sehr vage. Und in seinem Antrag auf Abschreibung schreibt er deshalb auch, ich zitiere: «Selbst dann, wenn das Mediationsverfahren nicht definitiv zu Stande kommen oder scheitern sollte, ist klar, dass nicht einfach auf frühere Varianten zurückgegriffen werden kann.» Er hat sich aber nie um die Haltung der Gemeinden in den verschiedenen Behördenvertretungen gekümmert. Und so kann es niemanden erstaunen, mit welchen Varianten nun im RELIEF geplant wird. Es sind bezüglich Infrastrukturausbauten reine Weiterentwicklungen der Planspiele, die eben bei der «BV2 optimiert» und der Variante «Grün» eine Rolle gespielt haben. Die Verlängerung der Westpiste und der Bau der Parallelpiste zur Piste 16-34 sind hier drin. Und weiter wird mit einer Bewegungszahl von noch bis zu 420'000 An- und Abflügen gerechnet. Mit der Langfristvariante Parallelpiste soll dann auch diese Zahl nicht mehr Limite sein. Die Verlängerung der Westpiste ist jedoch weder betrieblich notwendig noch wirtschaftlich tragbar und auch politisch nicht durchsetzbar. Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer hat das gehört von den Behördenvertretungen aller Himmelsrichtungen ausser dem Süden und von allen Bür-

gerinitiativen des Nordens, Westens und Ostens. Es ist deshalb unredlich, der Bevölkerung, wie im RELIEF passiert, Pistenausbauten als Voraussetzung für regionale Entlastungsmöglichkeiten zu verkaufen. Mittelfristig kann einzig die mögliche Kapazitätssteigerung begründeter Anlass für eine Investition in dreistelliger Millionenhöhe sein. Im Bericht zu RELIEF schreibt der Regierungsrat zwar: «Sollten die Pistenausbauten zur Kapazitätsausweitung genutzt werden, würden dann Massnahmen geprüft werden.» Noch unverbindlicher kann man das eigentlich gar nicht ausdrücken.

So bleibt der Bevölkerung nach wie vor nur das Misstrauen gegenüber der Regierung und den Flughafenverantwortlichen. Wie lange halten gemachte Versprechen der Regierung?, fragt sich die Bevölkerung schon lange. Erinnern wir uns an das Versprechen, dass die Piste 14-32, wie es in der Abstimmungsvorlage postuliert wurde, nie eine Startpiste sein würde. Und heute, wie viele Flugzeuge starten über diese Piste Richtung Norden? Erinnern wir uns, dass gesagt wurde, eine gleichmässige Verteilung der Landungen auf die Pisten 14 und 16 würde angestrebt. Heute sind es 79 zu 1 Prozent; das ist eine gleichmässige Verteilung! Erinnern wir uns an die prognostizierte Bewegungszahl von 250'000 Bewegungen, die bei der fünften Ausbautetappe in der Abstimmungsvorlage stand; auch dieses Versprechen wurde nie eingehalten. Darum ist das Potenzial der möglichen Ausbauten zu beurteilen und eben, sobald es nötig ist, auch zu verhindern, und nicht den gut gemeinten Versprechungen Glauben zu schenken.

Werden weiter Pistenverlängerungen als Option in die Planung einbezogen, bedeutet dies durch die möglichen Kapazitätssteigerungen und gleichzeitige Nutzung verschiedener Pisten eine enorme Zunahme der Belastung für alle Regionen, insbesondere für die zwei in der Verlängerung der Pistenachse, also des Ostens und des Westens, aber auch für den Süden und den Norden, sei es durch Starts oder durch Abflüge. Und auch das wird, wie wir von Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer gehört haben, nicht durch den gekröpften Nordanflug vollständig eliminiert werden können.

Wenn Sie der abweichenden Stellungnahme der Kommissionsminderheit zustimmen, helfen Sie mit, die Anstrengungen zu unterstützen, die den Mobilitätsbedürfnissen Rechnung tragen, ohne die dazugehörigen Lasten der Wohnbevölkerung und den Anliegergemeinden zu überwälzen. Sie unterstützen damit einen schweizerischen Luftverkehr, der sich

in erster Linie nach den Bedürfnissen richtet, die hier im Raum Zürich generiert werden. Sie unterstützen eine Wirtschaftsentwicklung, die nicht wieder in eine einseitige luftfahrtlastige Abhängigkeit gerät. Sie unterstützen die belasteten Gemeinden in ihren Hoffnungen auf baldige rechtssichere Entwicklungsmöglichkeiten. Sie unterstützen die Beschleunigung der Anbindung Zürich ans Eisenbahnhochgeschwindigkeitsnetz Europas und Sie unterstützen auch die Bevorzugung lärmgünstiger Flugzeuge.

Ich bitte Sie, äussern Sie sich hier zu Gunsten Ihrer Bevölkerung in Ihren Gemeinden! Unterstützen Sie den Minderheitsantrag!

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Der Kommissionspräsident ist dem Irrglauben aufgesessen, dass ich wegen der Mediation für die Abschreibung des Postulates bin beziehungsweise gewesen bin. Ich habe an sich nie an die Mediation geglaubt, weil die Standpunkte derart kontrovers waren, dass eine vorurteilsfreie Diskussion eigentlich nicht möglich war.

Über den Entscheid, «BV2» zu sistieren, hat die Regierung die entsprechenden Organe, das heisst das UVEK und das BAZL mündlich und schriftlich in Kenntnis gesetzt. Allerdings möchte der Regierungsrat an einer langfristigen Option festhalten. Für diese langfristige Option wurde das Konzept Projekt RELIEF entwickelt und von unabhängigen Experten als eine Art Baukasten – so habe ich es verstanden – erstellt. Dies führt in einer abgeänderten Form die Variante «Grün» als langfristige Option weiter. Was mir nicht klar ist und vielen andern hier im Saal drin und wahrscheinlich draussen im Kanton auch nicht, ist der Stellenwert des Projekts RELIEF, der Umgang mit den Daten und das weitere Vorgehen des Regierungsrates mit dem Projekt RELIEF. Es haben Workshops zu diesem Projekt stattgefunden. Auch dort wurde es als eine Art Baukasten mit interessanten Ideen vorgestellt. Ich habe auch selber an einem solchen Workshop teilgenommen und die Diskussionen als interessant und gut empfunden. Aber ich weiss nicht, wie es nun weitergehen soll. Es müsste eigentlich jetzt auch Baudirektorin Dorothee Fierz anwesend sein, die befragt werden müsste. Dies müsste ja irgendwie in die Raumplanung einfliessen. Aber ich hoffe, Regierungsrätin Rita Fuhrer wird zumindest etwas Licht in das Dunkel von RELIEF bringen können.

Im Übrigen bin ich mit der Abschreibung des Postulates einverstanden, weil es überholt ist.

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Ich beantrage Ihnen im Namen der SVP, das überholte dringliche Postulat 348/2002 abzuschreiben. Der Minderheitsantrag Thomas Hardegger und Mitunterzeichnende ist ebenfalls abzulehnen. Die abweichende Stellungnahme, wie sie die Minderheit verlangt, fordert die Beschränkung auf 250'000 Flugbewegungen, die Erweiterung der Nachtflugsperrre auf neun Stunden sowie ein grundsätzlicher Verzicht auf Pistenausbauten. Dazu können Sie, Thomas Hardegger, auch wenn ich dies als unnötig erachte, ein neues Postulat einreichen. Es macht wirklich keinen Sinn, die obgenannten Eckwerte in der Vorlage mit einer erweiternden Stellungnahme verankern zu wollen.

Wir sind grundsätzlich gegen eine Beschränkung der Flugbewegungen auf 250'000. Die heute mehrmals monierte schlechte Lebensqualität in den flughafennahen Gemeinden bezweifle ich, denn schauen Sie einmal die Bautätigkeit in den flughafenbelasteten Gemeinden an! Es werden unzählige, Hunderte von Wohnungen gebaut. Sie werden auch bezogen und die Leute schätzen ihre Wohnqualität in diesen neu erstellten Wohnungen. Es ist in der heutigen, wirtschaftlich schwierigen Zeit geradezu unverantwortlich, solche Forderungen aufzustellen. Die Flexibilität des Flughafens muss erhalten bleiben. Ich betone hier einmal mehr, welche volkswirtschaftliche Bedeutung der Flughafen für die ganze Schweiz und insbesondere für den Kanton Zürich hat. Man kann das nicht genug erwähnen. Die gleichen Kreise und Votanten auf der andern Seite, die heute lauthals nach weniger Flugbewegungen schreien, stehen sofort protestierend mit roten Fahnen auf den Strassen, wenn als Folge ihrer Forderungen Arbeitsplätze bei Airlines, Flughafen oder Zulieferern abgebaut werden müssen. Wenn es dann wieder einmal so weit kommen könnte – was ich nicht hoffe –, werde ich Sie an Ihr arbeitsplatzgefährdendes Verhalten erinnern. Wir wollen endlich Entscheide, die für die Flughafengemeinden Rechtssicherheit auch in ihrer baulichen Entwicklung bedeuten. Was ein Jekami respektive eine Mediation für Resultate ergeben hat, muss ich Ihnen wohl nicht erklären. Der SIL-Prozess, Betriebsreglement und Richtplan müssen nun bis 2007 erledigt werden, so wie es Regierungsrätin Rita Fuhrer erwähnt hat.

Schreiben Sie das vorliegende, nicht mehr zeitgerechte Postulat ab und lehnen Sie den Minderheitsantrag mit abweichender Stellungnahme ab.

Willy Furter (EVP, Zürich): Das Postulat 348/2002 wurde sowohl in der KEVU als auch in der KPB diskutiert. Bei einem Postulat haben wir drei Möglichkeiten: Abschreibung, Ergänzungsbericht oder abweichende Stellungnahme. Ein Ergänzungsbericht bringt wohl nichts, da niemand weiss, wie es nach dem Scheitern der Mediation in den Gesprächen mit dem Bund und den betroffenen Kantonen weitergehen wird. In beiden Kommissionen ist die Mehrheit für Abschreibung ohne abweichende Stellungnahme. Auch der Erstunterzeichner des Postulates, Richard Hirt, ist für die Abschreibung. Einzig die SP stellt den Antrag, in einer abweichenden Stellungnahme drei Forderungen zu stellen, wobei die ersten beiden eindeutig neue Forderungen darstellen, nämlich die Beschränkung der Flugbewegungen auf 250'000 pro Jahr und zweitens die Erweiterung der Nachtflugsperrre auf neun Stunden pro Tag. Einzig die dritte Forderung ist mit dem Inhalt des Postulates kompatibel, nämlich auf Pistenausbauten, wie es den Betriebskonzeptvarianten «BV2 optimiert» und «Grün» zu Grunde liegen, sei zu verzichten.

Die Diskussion um die Verlängerung der Nachtruhe und die Beschränkung der Bewegungszahlen wird in der angelaufenen Diskussion erfolgen. Eine Forderung, wie sie die SP stellt, gäbe zu enge Rahmenbedingungen. Beide Problemkreise müssen in Kenntnis der volkswirtschaftlichen Konsequenzen geführt werden. Es stimmt zwar schon, dass ein stabiler Betrieb des interkontinentalen Flughafens Zürich nur möglich wird, wenn eine Einigung mit Deutschland über die Benutzung des deutschen Luftraums für An- und Abflüge gefunden wird. Auch die Zusammenarbeit in der Flugsicherung muss gefunden werden. Die zusätzlichen Forderungen der Minderheit in der abweichenden Stellungnahme schränken den Spielraum für die angelaufene Diskussion zu stark ein. Neun Stunden Nachtruhe zum Beispiel sind auf kurze Frist das Ende des Hubs in Zürich. Die Hub-Relevanz der Nacht- und Nachtrandflüge muss ganz klar mit dem Bund ausgehandelt und ausdiskutiert werden. Eine einseitige Beschränkung aus Zürcher Sicht engt den Spielraum zu stark ein. Die Rahmenbedingungen für den künftigen Flugbetrieb sind auch in Bezug auf das Projekt RELIEF in wesentlichen Teilen noch offen.

Es werden mit dieser abweichenden Stellungnahme gleichzeitig neue Forderungen eingebracht; das müsste mit einem neuen Vorstoss gemacht werden. Die gestellten Forderungen bedingen eine zu starke Einschränkung für die Auseinandersetzung in allen anstehenden Problemen rund um den Flughafenbetrieb Zürich.

Ich empfehle Ihnen deshalb auch im Namen der grossen Mehrheit der EVP-Fraktion, das überholte Postulat ohne abweichende Stellungnahme abzuschreiben.

Jürg Stünzi (Grüne, Küssnacht): Ich wiederhole mich, aber nur etwas ganz Kurzes: Die Akzeptanz für mehr Überfliegungen, ob Starts oder Landungen, ist heute nicht mehr gegeben. Nord, Süd, Ost und West, alle starren gebannt auf den Flughafen und werden jede kleinste Mehrbelastung empört zurückweisen. Unterstützen Sie deshalb den Minderheitsantrag; damit setzen Sie ein Zeichen. Nehmen Sie Abstand von Wünschen, Spekulationen und Augenwischerei! Was wir heute brauchen, ist eine vertrauensbildende Massnahme. Mit den im Minderheitsantrag genannten Eckwerten könnte es gelingen, dass wir uns Schritt für Schritt wieder auf den Pfad der Handlungsfähigkeit zubewegen. Denken Sie daran, das Volk will uns nicht beim Pokern über die Schultern zusehen, sondern es beauftragt uns, tragfähige Lösungen zu suchen, der Verwaltung und den Unternehmen realistische Vorgaben und stabile Rahmenbedingungen zu geben und dem Volk die angemessene Mitsprache einzuräumen. Setzen Sie ein Zeichen und unterstützen Sie den Minderheitsantrag!

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Auch ich stelle Ihnen den Antrag der noch anwesenden FDP-Fraktion, das Postulat abzuschreiben. Und selbstverständlich beantrage ich Ihnen auch, dass wir auf die Ergänzung der Begründung verzichten, weil das ja nicht eine Ergänzung, sondern eine Wiederholung der Forderung nach Plafonierung, nach einer Erweiterung der Nachruhe und nach einem Verzicht auf den Pistenausbau ist.

Thomas Hardegger, ich habe Ihrer Argumentation gut zugehört. Ich habe Ihnen aber auch beim Traktandum, welches wir anfänglich behandelt haben, zugehört. Dort war Ihre Argumentation für den Zusatzbericht noch, dass man jetzt nicht davon ausgehen könne, dass man alles schon weiss, und deshalb könne man auf einen solchen Zusatzbericht ja

gar nicht verzichten. Dieser würde nur unsere Information verbessern und wir hätten einen besseren Kenntnisstand, welche wirtschaftlichen Folgen denn überhaupt die Begrenzung auf 320'000 Flugbewegungen hätte. Jetzt staune ich aber: Bei den Pistenverbesserungen und -ausbauten wissen Sie schon, dass das nur wieder dazu dienen würde, die Kapazität zu vergrössern; da haben Sie das Misstrauen ja vollkommen impliziert. Da wissen Sie genau, dass diejenigen, die die Pisten optimieren wollen, nur die Kapazität vergrössern wollen; deshalb muss man das auch nicht tun. Die Wartezeiten, die Optimierung des Flugverkehrs, spielt bei Ihnen keine Rolle. Den Flugverkehr muss man einfach reduzieren und dann ist bei Ihnen das Problem gelöst. Sehen Sie, so sind halt die Standpunkte verschieden, aber wenn man natürlich immer auf seine Weise schon weiss, was man denn von den andern als taktische Massnahme erwartet, dann sollte man das der Gegenseite nicht vorwerfen. Sie können auch davon ausgehen, dass wenn dann diese Pisten gebaut werden, Sie sicher an die Urne gehen und darüber befinden, ob diese Massnahme mehrheitsfähig ist.

Schreiben Sie also das Postulat ab und verzichten Sie auf eine Begründung, die eigentlich nur wieder in die gleichen Forderungen mündet, die wir dann mit der Volksinitiative ja auch zu behandeln haben. Und Sie könnten dann ja zur Antwort geben, wir brauchten diese gar nicht mehr zu behandeln, weil in der Begründung zu diesem Postulat der Kantonsrat schon entschieden hat, dass er für 250'000 Flugbewegungen ist.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Für den Regierungsrat gibt es all die erwähnten Betriebsvarianten nicht mehr. Er gibt sich ganz in dieses neue Projekt «Flughafen», das mit dem SIL-Objektblatt, mit der Raumplanung und einem zukünftigen Betriebsreglement Ende 2007 enden soll, koordiniert – entsprechend unseren rechtlichen Verfahren, auf die wir uns auch verlassen können und verlassen wollen. Teilweise werden Bausteine aus RELIEF in diese Diskussion einfliessen, sofern der Regierungsrat das so entscheidet. Er wird entscheiden, welche Bausteine aus RELIEF weiterverfolgt und welche verworfen werden.

Noch ein kurzes Wort zu Ihnen, Thomas Hardegger: Mit Ihrem Postulat unterstützen Sie mit Sicherheit keine Hochgeschwindigkeitsbahn-Anschlüsse. Das tun Sie höchstens, wenn Sie dafür sorgen, dass Sie möglichst viele Ständeräte aller Kantone für eine Zustimmung zum 1,3 Milliarden Franken-Antrag bewegen oder motivieren, der dafür not-

wendig sein wird. Der Nationalrat hat am Freitag mit nur einer Stimme Unterschied den Projekten, inklusive dem Ausbau Sankt Gallen–Zürich bei Winterthur zugestimmt. Das ist auch ein wichtiges Thema, aber nicht dieses Postulat. Deshalb kann man ohne Sorge dieses Postulat als erledigt abschreiben und dafür danke ich Ihnen.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag Thomas Hardegger auf Abschreibung des Postulates mit abweichender Stellungnahme wird dem Antrag der Kommission auf Abschreibung gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 86 : 57 Stimmen ab. Das Postulat KR-Nr. 348/2002 ist abgeschlossen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Rücktritt von Gerhard Fischer aus der Kommission für Wirtschaft und Abgaben

Ratssekretärin Ursula Moor-Schwarz verliest das Rücktrittsschreiben:
«Hiermit reiche ich meinen Rücktritt aus der Kommission für Wirtschaft und Abgaben ein. Dieser Rücktritt erfolgt auf den 10. Januar 2005. Dieser Schritt erfolgt im Hinblick auf meine Nomination durch die EVP-Fraktion und die zukünftige Mitarbeit in der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt. Dort werde ich die Nachfolge des aus dem Kantonsrat und damit aus der KEVU zurückgetretenen Kurt Schreiber übernehmen.

Dem Präsidenten und den Mitgliedern der WAK danke ich für die konstruktive und stets angenehme Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüßen, Gerhard Fischer.»

Ratsvizepäsident Hans Peter Frei: Ich bitte die Interfraktionelle Konferenz die Nachfolge zu regeln.

Rücktritt von Adrian Hug aus der Geschäftsprüfungskommission

Ratssekretärin Ursula Moor-Schwarz verliest das Rücktrittsschreiben:
«Wegen einer fraktionsinternen Rochade in den Kommissionseinsitzen gebe ich Ihnen meinen Rücktritt aus der Geschäftsprüfungskommission des Kantonsrates bekannt.

Freundliche Grüsse, Adrian Hug.»

Ratsvizepräsident Hans Peter Frei: Ich bitte die Interfraktionelle Konferenz die Nachfolge zu regeln.

Rücktritt von Kurt Schreiber, Wädenswil, aus dem Kantonsrat

Ratssekretärin Ursula Moor-Schwarz verliest das Rücktrittsschreiben:
«Man kann nicht den Fünfer und das Weggli haben, sagt ein Sprichwort. So ist es auch bei meiner bisherigen Tätigkeit als Kantonsrat und als Bankrat. Ich wende mich deshalb den Fünfern in der Kantonbank zu und verzichte auf die Weggli, die mir der Kantonsrat während mehr als 15 Jahren geboten hat. Es war für mich eine sehr gute und sehr schöne Zeit. Am meisten geschätzt habe ich, dass es möglich war, trotz aller Unterschiede Kolleginnen und Kollegen über die Parteigrenzen hinweg zu finden. Gemeinsam war es so möglich, dem einen oder andern Anliegen zum Durchbruch zu verhelfen. Für diese Erfahrungen bin ich sehr dankbar und ich denke gerne daran zurück.

Das einzige Kommissionspräsidium, das mir anvertraut wurde, war die Kreditvorlage über eine neue Toilettenentleerungsstation im Flughafen Zürich. (*Heiterkeit.*) Gewiss, es war nicht gerade die attraktivste Vorlage, deshalb hat sich damals von den grossen Parteien niemand darum gerissen. Ich habe sie freiwillig übernommen, den ich kann seither zum mindesten behaupten, ich sei ein Politiker, mit dem man über jeden Dreck politisieren könne; da ist doch eher einmalig. (*Heiterkeit.*)

Ich habe 15 Jahre lang diesem Rat angehören dürfen; das ist eine recht lange Zeit. Somit ist es jetzt auch Zeit zu gehen – schliesslich hat alles ein Ende, nur die Wurst hat zwei. Ich erkläre deshalb meinen Rücktritt per 22. Dezember 2004 aus dem Kantonsrat des eidgenössischen Standes Zürich.

Für die kommenden Festtage wünsche ich Ihnen alles Gute und meine besten Wünsche begleiten Sie und den Kanton Zürich in die Zukunft.

Selbstverständlich sind in diese Wünsche auch die Mitglieder der Regierung eingeschlossen.

Mit freundlichen Grüßen, Kurt Schreiber»

Ratsvizepräsident Hans Peter Frei: Kurt Schreiber hat im April 1986 das Kantonsratsmandat des vorzeitig zurückgetretenen heutigen EVP-Kantonalpräsidenten Peter Schächli übernommen. Bereits im zweiten Amtsjahr ist ihm gelungen, was damals den parlamentarischen Newcomern meist noch verwehrt geblieben ist: die Wahl in eine ständige Aufsichtskommission. Nach vier Jahren der Wachsamkeit über die Elektrizitätswerke des Kantons Zürich wechselte Kurt Schreiber für wiederum eine Amtsdauer in die Finanzkommission. Es war jene Zeit, in der sich der Himmel über der Zürcher Staatskasse deutlich zu verdüstern begann. Es bleibt Kurt Schreibers Geheimnis, ob er die Weggli schon damals den Fünfern opfern musste. Nach den Gesamterneuerungswahlen von 1995 ist der inzwischen zum Präsidenten der EVP-Fraktion aufgestiegene Kurt Schreiber in die Geschäftsleitung des Kantonsrates eingetreten. Diese beiden Funktionen übte er bis im vergangenen Mai aus. In der Folge hat er sich auf sein Mandat in der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt konzentriert. Dieses Gremium und zuvor schon die Verkehrskommission durften zusammen während sieben Jahren auf den qualifizierten Rat und die profunden Kenntnisse von Kurt Schreiber zählen. Der öffentliche Verkehr in der Grossregion Zürich und seine Passagiere wussten im scheidenden EVP-Kantonsrat aber schon seit längerem einen ihrer besten Botschafter.

Mit dem Rücktritt von Kurt Schreiber geht unserem Parlament ein vielseitiger, erprobter Vollblutpolitiker verloren. Ich danke unserem scheidenden Kollegen ganz herzlich für seinen bis anhin geleisteten Einsatz zu Gunsten unseres Kantons. Meine besten Wünsche begleiten ihn bei seiner weiteren Tätigkeit im Dienste der Zürcher Kantonalbank und in seiner persönlichen Zukunft. (*Applaus.*)

Rücktritt von Germain Mittaz, Dietikon, aus dem Kantonsrat

Ratssekretärin Ursula Moor-Schwarz verliest das Rücktrittsschreiben: «Anfangs 2005 tritt die Teilrevision des ZKB-Gesetzes in Kraft. Nach den neuen Bestimmungen wird es nicht mehr möglich sein, gleichzeitig dem Kantonsrat und dem Bankrat anzugehören. Aus diesem Grund trete ich per 1. Januar 2005 aus dem Kantonsrat zurück.

Während knapp 14 Jahren durfte ich als gewählter Vertreter der CVP den Bezirk Dietikon in diesem Rat vertreten. Ich möchte mich bei Ihnen, liebe Kolleginnen und Kollegen, aber auch bei der Regierung für die sicher nicht immer einfache, aber doch gelungene Zusammenarbeit bedanken.

Ihnen allen wünsche ich für Ihre persönliche und politische Zukunft alles Gute. Möge es diesem Rat gelingen, den Auftrag als Vertreter des gesamten Zürcher Volkes weiterhin würdig zu erfüllen.

Toi, toi, toi und mit freundlichen Grüßen, Germain Mittaz.»

Ratsvizepräsident Hans Peter Frei: Auch Germain Mittaz wird das Rathaus heute ganz in Richtung Bahnhofstrasse 9 verlassen. Seit den Gesamterneuerungswahlen von 1991 hat der Dietiker Christdemokrat den jüngsten Bezirk unseres Kantons in diesem Parlament vertreten.

Der diplomierte Controller machte sich im Kantonsrat insbesondere für eine gesamtheitliche Finanz- und Steuerpolitik stark. Diese fachlichen und persönlichen Bezüge führten Germain Mittaz denn auch in die Finanzkommission und später in die Kommission für Wirtschaft und Abgaben. Letzterer hat er bis zum heutigen Tag angehört.

Besondere Aufmerksamkeit schenkte der gebürtige Walliser auch der Berufsbildung sowie den Belangen des Verkehrs und der Gemeindeorganisation. Nicht vergessen möchte ich schliesslich den wertvollen Beitrag, den Germain Mittaz als Mitglied der parlamentarischen Justizkommission zu Gunsten der Qualitätssicherung unserer Rechtspflege geleistet hat.

Nach dem Rücktritt von Germain Mittaz wird uns nicht zuletzt der unverkennbare Dialekt fehlen, mit dem er seine Argumente stets charmant vorgetragen hat. Ich spreche ihm für seine bisherige Arbeit zu Gunsten des Standes Zürich ein herzliches Merci aus. Möge ihm auch bei seinem Wirken im Bankrat der Zürcher Kantonalbank und im persönlichen Leben weiterhin viel Erfolg beschieden sein.

Au revoir, Germain! (*Applaus.*)

Ratsvizepräsident Hans Peter Frei: Ich wünsche Ihnen frohe Festtage, gute Gesundheit und viel Glück im Neuen Jahr. Schenken werde ich Ihnen gut zwei Wochen Zeit. Nutzen Sie dieses sinnvolle Geschenk!

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Einreichung einer Standesinitiative zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs**
Parlamentarische Initiative *Ruedi Lais (SP, Wallisellen)*
- **Lage bezüglich B- und C-Ereignisse**
Anfrage *Dieter Kläy (FDP, Winterthur)*
- **Schliessung Zeughaus Kloten-Bülach**
Anfrage *Peter Reinhard (EVP, Kloten)*
- **Drohende Schliessung des Berufsinformationszentrums (BIZ) Meilen**
Anfrage *Elisabeth Derisiotis-Scherrer (SP, Zollikon)*
- **Zahlungsverhalten der kantonalen Verwaltung**
Anfrage *Andreas Burger (SP, Urdorf)*

Schluss der Sitzung: 17.20 Uhr

Zürich, den 20. Dezember 2004

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 7. Februar 2005.