


150. Sitzung, Montag, 9. Februar 1998, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Roland Brunner (SP, Rheinau)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

– Antworten auf Anfragen

- *Mittelverteiler; weiteres Vorgehen und Kosten-schätzung*
KR-Nr. 358/1997 Seite 10957
- *Drogen-Blitzentzug in der Klinik Hard*
KR-Nr. 360/1997..... Seite 10963
- *Fluglärm über Winterthur*
KR-Nr. 373/1997..... Seite 10966
- *Auswirkungen des Flughafenausbaus auf den Strassen- und Schienenverkehr*
KR-Nr. 381/1997..... Seite 10970

– Referendumsfrist abgelaufen

- *Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Kredites für die Betriebsbeiträge 1998 an Dolmetscherschule, Konservatorium Zürich und Schauspiel-Akademie, Vorlage 3614. Seite 10974*

– Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

- *Protokollauflage Seite 10974*

2. Wahl eines Mitglieds der Begnadigungskommission

 für die zurückgetretene Nancy Bolleter-Malcom,
 Seuzach

 KR-NR. 42/1998 *Seite 10976*
3. Wahl eines Mitglieds der Raumplanungskommission

 für die zurückgetretene Vreni Püntener-Bugmann, Zü-
 rich

 KR-Nr. 43/1998..... *Seite 10976*

- 4. Wahl eines Mitglieds der Raumplanungskommission**
für den zurückgetretenen Martin Zollinger, Zürich
KR-Nr. 44/1998 Seite 10976
- 5. Wahl eines Mitglieds des Handelsgerichts (6. Kammer, Maschinen- und Elektroindustrie)**
für den zurückgetretenen Rolf Metzger, Wädenswil
KR-Nr. 45/1998 Seite 10977
- 6. Beschluss des Kantonsrates betreffend den Bau von Flugzeugstandplätzen auf dem Flughafen Zürich**
(Antrag des Regierungsrates vom 30. Juli 1997 und gleichlautender Antrag der Kommission vom 13. November 1997) **3595** Seite 10977
- 38. Erhebung einer Sondersteuer auf Flugtreibstoff für Linien-, Charter-, Geschäfts- und Privatflugverkehr zur Finanzierung des Flughafenausbaus und zur Rückzahlung des Kredites an den Kanton Zürich**
Motion Peter Grau (SD, Zürich) und Hans Rudolf Metz (SD, Regensdorf) vom 7. April 1997 (schriftlich begründet)
KR-Nr. 116/1997, RRB-Nr. 1342/25. Juni 1997 (Stellungnahme)..... Seite 11022
- 7. Entwicklung auf dem Flughafen Zürich**
Interpellation Peter Förtsch (Grüne, Zürich), Vreni Püntener-Bugmann (Grüne, Zürich) und Felix Müller (Grüne, Winterthur) vom 21. Oktober 1996 (schriftlich begründet)
KR-Nr. 305/1996, RRB-Nr. 3482/11. Dezember 1996 .
Seite 11028

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Erklärung der GPK betreffend Ablauf der Frist des Postulats Dähler, KR-Nr. 100/1994 Seite 10974*

- *Gemeinsame Erklärung der SP und Grünen betreffend Umteilung der Sonderschulheime von der Volksschule zum Jugendamt Seite 11020*
- Neu eingereichte Parlamentarische Vorstösse *Seite 11037*

Geschäftsordnung

Antrag

Peter Grau (SD, Zürich): Ich beantrage, das heutige Traktandum 38, KR-Nr. 116/1997, in die Debatte um den Flughafen in den vorderen Rängen zwischen den Traktanden 6 und 11 einzubauen.

Abstimmung

Der Kantonsrat stimmt dem Antrag Peter Grau mit 21 :3 Stimmen zu.

Das Wort wird weiter nicht verlangt. Das Traktandum 38 wird nach Traktandum 6 behandelt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

*Mittelverteiler; weiteres Vorgehen und Kostenschätzung
KR-Nr. 358/1997*

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang) hat am 20. Oktober 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Der Kantonsrat hat in seiner Sitzung vom 22. September 1997 einer Änderung des kantonalen Verkehrsplanes betreffend die Linienführung des Mittelverteilers zugestimmt. Damit sollte die Linienführung feststehen. Diese Festlegung soll dazu dienen, nun die Baulinien für den Mittelverteiler festzulegen.

Kürzlich hat ein privates Komitee die Pläne für eine Ausstellung «Grün 2005» im östlichen Teil des Oberhauserriets vorgestellt. Grundvoraussetzung für die Erschliessung dieser Ausstellung mit dem öffentlichen Verkehr soll der Mittelverteiler sein. Ein Vertreter der Promotoren erklärte, falls dieser Mittelverteiler nicht bis zur Eröffnung dieser Ausstellung erstellt sei, werde auf die Ausstellung verzichtet.

Die Linienführung des Mittelverteilers deckt auf weiten Teilen der Streckenführung keinen Nachholbedarf ab, sondern dient ausschliesslich der Erschliessung noch nicht überbauter Bauzonen.

Es stellen sich folgende Fragen:

1. Wie stellt sich der Regierungsrat den Bau des Mittelverteilers ganz generell vor? Hat der ZVV bereits ein so umfangreiches neues Verkehrsmittel geplant und erstellt?
2. Welche Schritte wird der Regierungsrat nun als nächste unternehmen? Welcher Zeitplan schwebt ihm für die Projektierung vor? Auf wann ist mit der Festsetzung der Baulinien zu rechnen?
3. Welche Kredite werden für die nächsten Planungsschritte benötigt, und wann legt der Regierungsrat dem Kantonsrat einen ersten Projektierungskredit vor (in welcher Höhe)?
4. Welche Etappierung des Mittelverteilers wird er in Aussicht nehmen? Welche approximativen Kosten werden für die einzelnen Etappen anfallen?
5. Glaubt der Regierungsrat in der Lage zu sein, bis zur Eröffnung der «Grün 2005» den Mittelverteiler bis vor deren Tore erstellen und in Betrieb nehmen zu können? Mit welchen Bau- und jährlichen Betriebskosten müsste für diese erste Etappe gerechnet werden? Mit welchen Einnahmen müsste gerechnet werden, um einen «anständigen» Kostendeckungsgrad erreichen zu können?
6. Mit welchen Bau- und jährlichen Betriebskosten rechnet der Regierungsrat für den gesamten Mittelverteiler?
7. Wie will der Regierungsrat den Mittelverteiler finanzieren, da der «Fonds für den öffentlichen Verkehr» in den letzten Jahren auf Antrag des Regierungsrates mit weniger als den vom Gesetz vorgeschriebenen jährlich 70 Mio. Franken gespiesen wurde?
8. Welche anderen Ausbauprojekte des öffentlichen Verkehrs müssten zugunsten des Mittelverteilers zurückgestuft werden?
9. Auf welchen wirtschaftlichen Berechnungen baut der Mittelverteiler auf? Welche Personen-Frequenzen werden auf den einzelnen Streckenabschnitten in den jeweiligen Tagesabschnitten erwartet?
10. Mit welchen jährlichen Betriebskosten rechnet der Regierungsrat für den Mittelverteiler, und welche Anteile haben die durch den Mittelverteiler bedienten Gemeinden zusätzlich zu den bisherigen Beiträgen an den ZVV zu leisten?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft wie folgt:

Ausgangslage:

Aufgrund des grossen Entwicklungspotentials und seiner besonderen Verkehrsgunst stellt das mittlere Glattal einen interessanten Markt für den öffentlichen Verkehr dar: Es ist mit einer zukünftigen Zunahme von

bis zu 60'000 Zupendlern zu rechnen. Umgekehrt ist die Erschliessung der verschiedenen Zentrumsgebiete mit einem attraktiven, leistungsfähigen Verkehrssystem Voraussetzung für die angestrebte Siedlungsdichte und Siedlungsqualität. Auch für den landseitigen Verkehr vom und zum Flughafen ist die Stadtbahn von grosser Bedeutung. Die Alternative besteht in einer dezentralen Ansiedlung von Arbeitsplätzen, welche für die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr nachteilig wäre und das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs begünstigen würde.

Im Hinblick auf die angestrebte hohe Leistungsfähigkeit, die direkte Linienführung und den Komfort der Stadtbahn wird ihre Funktion mit «Mittelverteiler» umschrieben. Diese Funktion unterscheidet sich von derjenigen der S-Bahn. Diese muss, um mit kurzen Reisezeiten attraktiv zu bleiben, ihre Funktion als Grobverteiler beibehalten. Deshalb kann sie die im Glattal zu erwartenden starken Verkehrsströme nicht direkt bis zu den Arbeitsorten führen. Die Stadtbahn nimmt die starken Verkehrsströme an den verschiedenen Bahnhöfen im Dreieck Flughafen–Oerlikon–Stettbach auf und bringt die Fahrgäste zu den Zielorten.

Der Nachfrageentwicklung muss der öffentliche Verkehr sowohl kurz- als auch langfristig Rechnung tragen: Langfristig durch die vorsorgliche Sicherung des Verkehrsraums für die Stadtbahn, kurzfristig durch einen Vorläuferbetrieb mit Bussen. Beide Stossrichtungen sind in den Jahren 1993 und 1995 mit den kantonsrätlichen Grundsätzen vorgegeben worden.

Projekttablauf:

Nachdem in den vorangehenden Projektphasen 1 bis 5 die Linienführung der Stadtbahn und deren Eintragung im kantonalen Richtplan sowie die Wahl des Verkehrssystems im Vordergrund standen, hat die folgende Phase 6 die Sicherung des Verkehrsraums durch Baulinien zum Ziel. Die Sicherung des Verkehrsraums für die Stadtbahn erfolgt gemäss den Grundsätzen des Kantonsrates vom 10. Mai 1993 im Sinne einer Vorsorge, um die Infrastruktur bei Bedarf kostengünstig und termingerecht bereitstellen zu können. Die Baulinien werden voraussichtlich bis Ende 2000 festgelegt werden können.

Entscheidend für die Realisierung der Stadtbahn wird sein, ab welchem Zeitpunkt von einem ausreichenden Nachfragepotential ausgegangen werden kann. Die Realisierung kann nicht von der Durchführung einer einzigen Ausstellung abhängig sein, auch wenn diese vorübergehend mit einem hohen Verkehrsaufkommen verbunden ist. Voraussetzung für die Realisierung wird die erfolgreiche Durchführung einer Volksabstimmung über den Baukredit und die Genehmigung des Projekts im

Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens sein. Mit der Inbetriebnahme kann, aufgrund der erforderlichen Projektierungs- und Realisierungsschritte, frühestens ab 2005 gerechnet werden.

Projektorganisation und -kosten:

Das Projekt wurde Anfang 1998 an die Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) übertragen, welche für das Angebot in diesem Verkehrsraum verantwortlich sind. Auf den gleichen Zeitpunkt hat ein vollamtlicher Projektleiter, gleichzeitig Leiter der neu eingeführten Unternehmenssparte «Stadtbahn» der VBG, sein Amt angetreten. Der Projektleiter ist einem als «Stadtbahnausschuss» bezeichneten Verwaltungsratsausschuss unterstellt. Der Ausschuss setzt sich aus den Gemeindepräsidenten der Standortgemeinden der Stadtbahn, einem Mitglied des Stadtrates von Zürich und dem Direktor des Zürcher Verkehrsverbundes zusammen.

Grundlage für das Baulinienverfahren, das mit dem Konzessionsverfahren kombiniert wird, bildet ein generelles Projekt, das im Auftrag der VBG hauptsächlich von Ingenieurbüros erstellt werden wird. Für Personal- und Sachaufwand der Sparte Stadtbahn und die externen Aufträge ist mit rund 8 Mio. Franken, verteilt auf drei Jahre, zu rechnen. Diese Ausgaben werden aus dem Rahmenkredit des ZVV bestritten. Es ist deshalb nicht vorgesehen, dem Kantonsrat einen separaten Projektierungskredit zu unterbreiten. Die Planungs- und Projektierungskosten für die Realisierung werden in den Baukredit integriert und dannzumal dem Kantonsrat unterbreitet.

Die Trägerschaft für Infrastruktur und Betrieb der Stadtbahn ist heute noch offen. Es steht jedoch fest, dass die Investitionen nicht unmittelbar durch den Verkehrsverbund erfolgen werden; § 3 Personenverkehrsgesetz sieht vor, dass die Investitionen Sache der Verkehrsunternehmen sind. Für das vorliegende Projekt wird auch zu prüfen sein, ob die Trägerschaft für Infrastruktur und Betrieb zu trennen ist.

Investitionen und Folgekosten:

Gemäss den vorliegenden Schätzungen ist für den Vollausbau des Stadtbahnsystems mit Investitionen von 560 Mio. Franken (Landerwerb, feste Anlagen und Rollmaterial) zu rechnen. Die Betriebskosten belaufen sich auf 37 Mio. Franken pro Jahr (Personal- und Sachkosten sowie Amortisation; Zinskosten fallen nur für das Rollmaterial an, da die Finanzierung der festen Anlagen durch den Verkehrsfonds erfolgt). Differenzierte Berechnungen für einzelne Bauetappen liegen nicht vor. Der Kostendeckungsgrad ist abhängig von der Nachfrageentwicklung. Diese wird im wesentlichen durch drei Faktoren beeinflusst:

1. Wachstum der Zahl der Einwohner und Arbeitsplätze;

2. Attraktivitätssteigerung der Stadtbahn im Vergleich zum heutigen Busbetrieb;
3. Verlagerungseffekte auf den öffentlichen Verkehr infolge der zunehmenden Überlastung der Hochleistungsstrassen.

Aufgrund der komplexen Verhältnisse kann die Wirtschaftlichkeit der Stadtbahn aus heutiger Sicht nur grob abgeschätzt werden. Nimmt man eine Überbauung der heute noch unüberbauten Bauzonen von 25% bzw. 50% an, kann der Kostendeckungsgrad der Stadtbahn auf 40% bzw. 60% geschätzt werden.

Bei einer Nutzung des noch unüberbauten Baulandes zu 50% werden für die höchstbelasteten Querschnitte in der Lastrichtung in der Hauptverkehrszeit am Morgen folgende Passagierzahlen pro Stunde prognostiziert:

Bahnhof Oerlikon–Airgate	3200
Ambassdor–Stelze	1700
Bahnhof Glattbrugg–Cher	2300
Bahnhof Wallisellen–Herti	1800
Bahnhof Stettbach–Ringstrasse	1600

Die zusätzlichen Beiträge der Standortgemeinden an den Verkehrsverbund können lediglich aufgrund der heutigen Verhältnisse abgeschätzt werden und lassen sich nur beschränkt langfristig extrapolieren. Die aktuellen Berechnungen für die zusätzlichen Beiträge belaufen sich für sämtliche betroffenen Gemeinden auf rund 6 Mio. Franken pro Jahr. Dabei ist ebenfalls zu berücksichtigen, dass die Siedlungsentwicklung, welche Voraussetzung für die Realisierung der Stadtbahn ist, wesentlichen Einfluss auf die Steuereinnahmen dieser Gemeinden haben wird.

Verhältnis der Stadtbahn zu anderen Investitionsprojekten:

Eine Bevorzugung der Stadtbahn gegenüber anderen Ausbauprojekten, vor allem solchen der S-Bahn, ist nicht vorgenommen worden. Aus heutiger Sicht ist der Entscheid über diese Frage verfrüht, weil weder Zeitpunkt und Umfang sämtlicher Investitionen abschliessend definiert werden können, noch die künftigen finanziellen Rahmenbedingungen bekannt sind. Auch wenn gegenwärtig die Einlagen in den Verkehrsfonds – als Beitrag zu Sanierung des Staatshaushaltes – reduziert erfolgen, werden die Investitionsmittel auf lange Sicht zur Verfügung gestellt werden müssen, wenn die betreffende Infrastruktur zur Entwicklung der Schlüsselregion mittleres Glattal und damit zum Wohl des ganzen Wirtschaftsraums Zürich notwendig ist.

Vorläuferbetrieb mit Bussen als kurz- und mittelfristige Massnahme:

Abgesehen von der Vorsorge für ein schienengebundenes Verkehrssystem wird gegenwärtig gestützt auf einen Grundsatz des Kantonsrates vom 6. März 1995 ein Vorläuferbetrieb mit Bussen vorbereitet. Die erste Etappe wird auf den Fahrplanwechsel 1999 in Betrieb genommen werden können. Linienführung und Betrieb werden nachfolgend etappenweise an die künftige Stadtbahn angenähert. Ziel ist es, Zuverlässigkeit und Geschwindigkeit des Bussystems laufend zu verbessern und damit der wachsenden Nachfrage gerecht zu werden. Gestützt auf die Nachfrageentwicklung wird es möglich sein, den Realisierungszeitpunkt für die Stadtbahn zuverlässig abzuschätzen und das Investitionsrisiko für die Stadtbahn zu minimieren.

Zusammenfassung:

Die im kantonalen Richtplan vorgezeichnete qualitative und quantitative Siedlungs- und Verkehrsentwicklung des mittleren Glattals ist für die Entwicklung des gesamten Wirtschaftsraums Zürich von zentraler Bedeutung; die Stadtbahn bildet einen integrierenden Bestandteil. Sie eröffnet die Chance für eine qualitativ hochstehende urbane Arbeits- und Lebenswelt. Mit dem Vorläuferbetrieb wird die Verkehrsbedienung schrittweise verbessert.

Drogen-Blitzentzug in der Klinik Hard
KR-Nr. 360/1997

Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich) und Paul Zweifel (SVP, Zürich) haben am 27. Oktober 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss einer Zeitungsmeldung im Tagblatt der Stadt Zürich vom 20. Oktober 1997 soll der Versuch Drogen-Blitzentzug für Jugendliche in der Zürcher Klinik Hard in Embrach aus finanziellen Gründen nicht mehr weitergeführt werden. Dies obwohl mit einem ersten Versuch 1996 gezeigt werden konnte, dass die Methode bei gewissen Süchtigen Erfolg haben kann. Wenn man bedenkt, wieviel Millionen Franken für die kontrollierte Drogenabgabe verwendet werden, ist das Vorgehen der verantwortlichen Stellen völlig unbegreiflich, insbesondere auch deshalb, weil die Bewilligung des Kantonsarztes bereits vorlag. Jede Methode, die hilft, von der Sucht wegzukommen, sollte auch im Sinne der Verordnung über die Förderung der wissenschaftlichen Begleitforschung zur Drogenprävention und Verbesserung der Lebensbedingungen Drogenabhängiger, deren oberstes Ziel in Artikel 1 es ist, die Drogenabstinenz des Individuums zu erreichen, weitergeführt werden.

Wir bitten deshalb den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wer ist verantwortlich für die verordnete Sparmassnahme in der Klinik Hard?
2. Wer hat entschieden, gerade das Projekt Drogen-Blitzentzug zu streichen, und welche Gründe haben zu dieser Entscheidung geführt?
3. Wie viel hatte das Projekt Drogen-Blitzentzug 1996 gekostet (unterteilt in eigentliche Entzugskosten und Nachbehandlung)?
4. Wie viele von den 14 beteiligten Personen am Versuch 1996 sind von den Drogen weggekommen bzw. befinden sich in Nachbehandlung? Bei wie vielen Personen war die Methode völlig wirkungslos?
5. Welchen Stellenwert hat ein Projekt Drogen-Blitzentzug im Vergleich zur kontrollierten Drogenabgabe aus der Sicht des Regierungsrates?
6. Ist der Regierungsrat bereit, das Projekt Drogen-Blitzentzug in irgendeiner Form weiter zu verfolgen?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Direktion des Gesundheitswesens wie folgt:

Der forcierte Opiatentzug in Narkose (sogenannter «Blitzentzug» oder «ultra rapid opiate detoxification (UROD) hat in der Öffentlichkeit grosses Echo gefunden und viele Hoffnungen geweckt. Bei dieser Technik wird der körperliche Entzug in einer Intensivstation durch Verabreichung eines Blockers der Opiatrezeptoren in Narkose durchgeführt. Damit lässt sich die Dauer der körperlichen Entzugssymptome gegenüber den herkömmlichen Entzugsverfahren stark herabsetzen und das Ausmass der Entzugssymptome medikamentös beeinflussen. Nach dem Erwachen aus der etwa vierstündigen Allgemeinnarkose dauern die Entzugssymptome in abgeschwächter Form noch für die nächsten zwei bis drei Tage an, so dass die Patientinnen und Patienten in dieser Zeit nur beschränkt aus dem Akutspital entlassen werden können. Die Auswertung der ersten 14 Entzüge durch die Klinik Hard hat gezeigt, dass der rein körperliche Entzug unter intensivmedizinischen Bedingungen eines Akutspitals recht sicher durchführbar ist.

Eine solche Behandlung kommt aber nur für eine kleine Minderheit von drogenabhängigen Patientinnen und Patienten in Frage. Es ist eine unabdingbare Voraussetzung für den forcierten Opiatentzug in Narkose, dass diese Patientinnen und Patienten ausschliesslich Opiate konsumieren. Dies trifft jedoch nur für rund 5% aller drogenabhängigen Personen zu. Die meisten Süchtigen konsumieren zusätzlich andere Rauschmittel und müssen deshalb aus medizinischen Gründen von dieser Therapieform ausgeschlossen werden. Trotz strenger Auswahl der Patientinnen und Patienten und intensiver psychologisch-psychiatrischer

Nachbetreuung fiel die Erfolgsquote dieser sehr aufwendigen Methode niedrig aus. Bereits nach der kurzen Zeit von drei Monaten nach dem Entzug waren wieder 7 der 14 am Pilotprojekt beteiligten Personen rückfällig geworden. Obwohl wegen der intensivmedizinischen Behandlung und der psychiatrischen Nachbetreuung ausserordentlich viele Ressourcen in dieses Projekt investiert wurden, konnten im Vergleich zu den üblichen Entzugsverfahren mit dem «Blitzentzug» selbst bei dieser ausgewählten Gruppe von drogenabhängigen Personen keine Verbesserung der Erfolgsquote erreicht werden.

Beim forcierten Opiatentzug in Narkose handelt es sich nach wie vor um ein experimentelles Verfahren. Nach den Ergebnissen der Vorstudie ist unklar, ob es überhaupt Patientinnen und Patienten mit alleinigem Opiatmissbrauch gibt, die im Hinblick auf einen dauerhaften Ausstieg vom «Blitzentzug» profitieren können. Die Haltung des Bundesamtes für Gesundheit, vorerst im Rahmen kontrollierter Studien weitere Erfahrungen zu sammeln, bevor über die weitere Anwendung der Methode entschieden werden soll, ist zu unterstützen. Vom Bundesamt für Gesundheit wurde eine Multicenter-Studie ausgeschrieben, die zum Ziel hat, verschiedene Entzugsverfahren zu vergleichen und auf deren Brauchbarkeit für die Behandlung Drogenabhängiger zu prüfen. Erst auf der Basis gesicherter Daten wird es denn auch möglich sein, einen Vergleich zur kontrollierten Drogenabgabe anzustellen.

Wenn sich im Rahmen der vom Bundesamt für Gesundheit koordinierten Multicenter-Studie zeigen sollte, dass der forcierte Opiatentzug in Narkose tatsächlich für gewisse Patientinnen und Patienten Vorteile bringt, welche mit den herkömmlichen Behandlungsmethoden nicht erreicht werden können, kann ein entsprechender Auftrag zur Durchführung dieser Entzugsmethode an geeignete Institutionen formuliert werden. Allerdings muss vorgängig die Frage der Finanzierung dieser zurzeit umstrittenen Methode geklärt sein. Die paritätische Kommission für den Spitalleistungskatalog hat es kürzlich abgelehnt, den Narkoseentzug zur Pflichtleistung der Krankenkassen zu erklären. Zudem wurden im Rahmen der generellen Sparmassnahmen beim Psychiatriezentrum Hard durch die Direktion des Gesundheitswesens Einsparungen von rund 2,2 Mio. Franken veranlasst. Der Anteil der Einsparungen im Suchtbereich betrug unter Einschluss der Aufgabe des Drop-In Dübendorf weniger als 20 Prozent dieser Summe. Gestützt auf den Versorgungsauftrag als psychiatrische Stammklinik hatte die Zentrumsleitung ihre Angebote auf Sparpotentiale hin zu untersuchen und die Auswirkungen einer allfälligen Aufgabe von Leistungen zu gewichten.

Aufgrund dieser Analyse wurde der Entscheid gefällt, das Projekt mit dem «Blitzentzug» nicht mehr weiterzuverfolgen.

Die Kosten für die Behandlung der 14 Patientinnen und Patienten im Pilotprojekt wurden wie folgt beglichen:

1. Zahlungen an das Spital Bülach: Fr. 43'600
2. Leistungen des Psychiatrie-Zentrums: Fr. 25'600
3. Nebenkosten, Medikamente usw.: Fr. 5500

Die Finanzierung erfolgte teilweise durch die Patientinnen und Patienten oder freiwillige Leistungen der Kassen. Wegen der fehlenden Verankerung als Pflichtleistung der Kassen gestalteten sich insbesondere die Zahlungen an das Spital Bülach schwierig. Ein ungedeckter Restbetrag von Fr. 14'800 musste durch das Psychiatrie-Zentrum Hard getragen werden und wurde über einen Fonds abgeschrieben. Die 14 Patientinnen und Patienten werden weiterhin in den Ambulatorien des Psychiatrie-Zentrums nachbehandelt. Dafür wird durch die Krankenkassen die übliche Poliklinikpauschale vergütet.

Fluglärm über Winterthur

KR-Nr. 373/1997

Willy Germann (CVP, Winterthur) hat am 3. November 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Der Umweltbericht des Winterthurer Stadtrates beweist, dass das Wachstum des Flugverkehrs vor allem den Winterthurer Kreisen Wülflingen und Veltheim eine deutliche Zunahme des Fluglärms gebracht hat.

Die Bevölkerung der betroffenen Stadtkreise beklagt nicht bloss die zunehmenden Flugbewegungen, sondern auch die oft markant tiefere Flughöhe, die Nichteinhaltung der Flugroute sowie die ungenügende Information über die «schleichende» Öffnung der Flugroute F Richtung Nordost und vor allem die Verdreifachung der Starts auf Piste 16 Richtung Winterthur innerhalb eines Jahres.

Ich frage den Regierungsrat an:

1. Erachtet die Regierung die Zunahme der Lärmbelastung im Westen der Stadt Winterthur angesichts der bereits vorhandenen Lärmmissionen (A1 und Salomon-Hirzel-Strasse) als zumutbar?
2. Wurden die Gemeindeexekutiven sowie die betroffene Bevölkerung über die 4. Welle und über den Versuch zwischen Juli und Oktober 1997 vorzeitig informiert? Wer veranlasste eigentlich diesen Versuch?

3. Wie lassen sich die teils markant tieferen Überflüge und die Abweichungen von der Flugroute über Winterthur erklären?
4. Welchen Anteil hat der eigentliche Freizeitverkehr (mit teils lärmigen Chartermaschinen) an den zusätzlichen Flugbewegungen über Winterthur?
5. Ist der Regierungsrat bereit, darauf zu verzichten, die erwähnten Versuchsanordnungen auf der Flugroute F (Frequenzsteigerung) definitiv zu erklären?
6. Was ist an Flugbewegungen auf der Flugroute F in den nächsten Jahren zu erwarten, so u.a. im Zusammenhang mit dem Flughafen- ausbau?
7. Ist der Regierungsrat bereit, zusammen mit andern Behörden und Organisationen dahingehend zu wirken, dass der stark angewachsene Freizeitverkehr (Billigflüge) vermindert werden kann oder zumindest nicht weiter anwächst?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft wie folgt:

1990 und 1995 führte die Abteilung Fluglärmbekämpfung der Flughafendirektion Zürich in Winterthur-Wülflingen während jeweils einer Woche Fluglärmmessungen durch. Diese zeigten tagsüber eine Gesamtlärmbelastung von 54,5 Leq¹ (1990) bzw. 54 Leq (1995); der Fluglärmbelastungsanteil konnte 1990 überhaupt nicht ausgewiesen werden und betrug 1995 ganze 24 NNI². Zum Vergleich: 1995 wurde in der Gemeinde Rümlang, welche unter der Hauptstartpiste 28 liegt, tagsüber eine Gesamtlärmbelastung von 71,6 Leq und eine Fluglärmbelastung von 53,8 NNI gemessen (die entsprechenden Werte für Opfikon lagen bei 60,7 Leq bzw. 50,6 NNI). Berücksichtigt man weiter den Umstand, dass beim Leq eine Zunahme um rund 3 und beim NNI eine solche um etwa 4,5 Punkte eine Verdoppelung der subjektiv wahrgenommenen Lärmbelastung bedeuten, so zeigt es sich, dass sowohl die Gesamt- als auch die Fluglärmbelastung in der näheren Flughafenumgebung doch wesentlich grösser ist als in Winterthur-Wülflingen. Hier kann jedenfalls nach keinem amtlichen Beurteilungskriterium auch nur annähernd von einer unzumutbaren Fluglärmbelastung gesprochen werden. Dass der Lärm von Flugzeugen individuell selbst unter solchen Bedingungen als störend empfunden werden kann, liegt in der Natur der menschlichen Wahrnehmung und der subjektiven Beurteilung von Schallereignissen als Lärm.

Die Streuung, welche die Flugspuren im Raum Winterthur bezüglich Höhe und seitlicher Distanz von den theoretischen Abflugrouten

aufweisen, ist gross. Das rührt einerseits daher, dass Flugzeuge, die Winterthur überfliegen, sowohl ab Piste 28 als auch ab Piste 16 starten. Je länger aber der vor dem Raum Winterthur zurückgelegte Weg ist (was nach einem Start auf der Westpiste[28] im Vergleich zu einem Start auf Piste 16 der Fall ist), um so höher überfliegen die Maschinen Winterthur in aller Regel. Zum andern sind die Startgewichte der Flugzeuge sehr unterschiedlich. Schwere Maschinen (wie beispielsweise die B747 [Jumbo-Jet] der Swissair), welche ab Piste 16 starten, erreichen im Raume Winterthur eine wesentlich geringere Höhe als beispielsweise ein Mittelstreckenflugzeug des Typs A320, das unter gleichen Bedingungen von derselben Piste aus startet. Nur nebenbei sei angefügt, dass die Swissair eine Umstrukturierung ihrer Langstreckenflotte eingeleitet hat, so dass die Flugzeuge der Typen B747 und MD11 um die bzw. kurz nach der Jahrhundertwende aus dem Verkehr gezogen und durch die leiseren, steigfähigeren A330 bzw. A340 ersetzt werden. Die seitliche Streuung ist auf die Art der Navigation sowie auf die im Betriebsreglement verankerte Möglichkeit der Flugsicherung zurückzuführen, die Maschinen ab einer Höhe von 5000 Fuss (entsprechend rund 1500 m) ü.M. von den vorgeschriebenen Standardabflugrouten wegzunehmen und direkt zu einem weiter entfernt liegenden Funkfeuer bzw. Navigationspunkt zu führen. Abweichungen von Flugrouten im Sinne der Verletzungen von Vorschriften kommen selten vor. Sie werden durch die permanente, radargestützte Flugwegüberwachung der Flughafendirektion Zürich erfasst. Gegen die verantwortlichen Piloten wird ein Untersuchungsverfahren eingeleitet.

Der Begriff «Freizeitverkehr» ist nicht definiert. In Abgrenzung zum Linienverkehr wird darunter einerseits der gewerbsmässige Nichtlinienverkehr, auch Charterverkehr genannt, verstanden. Der Anteil des Charterverkehrs am Gesamtverkehr betrug 1996 etwa 8%, was rund 21'200 Bewegungen (Starts und Landungen) entspricht. Davon führten rund 5000 Abflüge über die Region Winterthur nach nördlichen und östlichen Destinationen. Charterflüge werden oft in Zusammenhang mit besonders lauten Flugzeugen gebracht. Während dieser Zusammenhang früher tatsächlich bestand, verfügt die grosse Mehrheit der heute in Zürich verkehrenden Chartergesellschaften in der Regel über einen lärmässig mindestens ebenso vorteilhaften Maschinenpark wie die Liniengesellschaften. Unter den Begriff «Freizeitverkehr» werden nebst dem Charterverkehr auch die nach Sichtflugregeln navigierenden kleinen Propellermaschinen der Sportfliegerei subsumiert. Der Anteil dieses Verkehrssegmentes ist auf dem Flughafen Zürich seit Jahren rückläufig. 1996 erfolgten noch rund 9000 Bewegungen von Flächenflugzeugen nach Sichtflugregeln. Eine Richtung Osten führende

Sichtflugroute liegt nord-nordwestlich der Stadt Winterthur. Sie verbindet den Meldepunkt Embrach mit jenem von Winterthur (ungefähr bei der Zusammenführung der A1 und der A4) und führt weiter nach Attikon. Der Lärm, der durch diese Maschinen verursacht wird, spielt, obwohl selbstverständlich auch er stören kann, eine ausgesprochen untergeordnete Rolle.

Im Zusammenhang mit der Forderung nach einem Verbot der sogenannten «Billigflüge» ist an Art. 2 Abs. 1 der Betriebskonzession zu erinnern. Diese Bestimmung verpflichtet den Flughafenhalter, seine Anlagen allen im internen und internationalen Luftverkehr zugelassenen Luftfahrzeugen zur Verfügung zu stellen. Eine Reduktion oder eine Plafonierung bestimmter Kategorien von Luftverkehrsteilnehmern könnte also einzig der Bund aussprechen. Der Regierungsrat hat indes – solange keine Ausweichmöglichkeiten bestehen – keinen Anlass, beim Bund zu intervenieren.

Das auf der Flugroute F stattfindende Verkehrsaufkommen – auf ihr werden gut 10% aller Instrumentenabflüge abgewickelt – wird durch die Entwicklung des Gesamtverkehrs bestimmt. Dieses ist weniger abhängig vom Flughafenausbau als vielmehr vom Angebot und der Nachfrage nach Flugverkehrsleistungen. Dabei spielt die Marktstrategie der Swissair, der der Flughafen Zürich bekanntlich als Heimatbasis dient, eine entscheidende Rolle. Gegenwärtig deutet alles darauf hin, dass in unmittelbarer Zukunft kein Wachstumsstopp zu erwarten ist. Gegenüber 1997 dürfte das Verkehrsangebot der SAirLines 1998 um rund 7% anwachsen.

Der Flughafenhalter wurde von der Swissair im Laufe des Frühjahrs 1996 über die Einführung des neuen Flugplankonzepts (sogenannte 4. Welle), welches mit dem Winterflugplan 1996/97 wirksam werden sollte, in Kenntnis gesetzt. Am 11. Juni orientierten Volkswirtschafts- und Flughafendirektion zusammen mit der Swissair die Behörden aus rund drei Dutzend Städten und Gemeinden rund um den Flughafen, den Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (SBFZ), die Mitglieder der kantonalen Fluglärmkommission, Gemeinde- und Behördenvertreter aus Süddeutschland wie auch die Medien im Rahmen einer Informationsveranstaltung eingehend über die 4. Welle.

Was die Öffnung der Piste 16 für zusätzliche Starts nach Süden zwischen 13 und 14 Uhr anbetrifft, so wurde diese von der Volkswirtschaftsdirektion Mitte Juli 1997 verfügt, und zwar als Versuchsbetrieb für die Dauer der Sommerflugplanperiode 1997, die am 25. Oktober endete. Über diesen Schritt wurden damals die unmittelbar von dieser Massnahme betroffenen Gemeinwesen (Kloten, Opfikon, Wallisellen,

Dietlikon und Bassersdorf) sowie der SBFZ, der Präsident der kantonalen Fluglärmkommission und das Landratsamt Waldshut informiert. Der Versuchsbetrieb ist am 25. Oktober 1997 abgelaufen und wird zurzeit ausgewertet. Sobald die entsprechenden Ergebnisse vorliegen, wird die Volkswirtschaftsdirektion entscheiden, ob zusätzliche Starts auf Piste 16 zu den genannten Zeiten inskünftig wieder ermöglicht werden sollen oder nicht.

Auswirkungen des Flughafenausbaus auf den Strassen- und Schienenverkehr

KR-Nr. 381/1997

Dorothee Jaun (SP, Fällanden) hat am 10. November 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss einer Studie der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) und der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) über die Verkehrsauswirkungen im Raum Flughafen-Zürich ist für die 5. Ausbautetappe des Flughafens mit einer Verkehrszunahme des landseitigen Verkehrs (Passagiere/Arbeitsplätze) um 41% zu rechnen. Die Flughafendirektion plante damals, den Modalsplit (Anteil des öffentlichen Verkehrs) auf 40% zu steigern. Gemäss Studie ZPG/RZU würde dies bedeuten, dass der öffentliche Verkehr (unter Berücksichtigung der Verkehrszunahme und der Erhöhung des Anteils des öV) um 85% gesteigert werden muss. Offenbar schreibt die Rahmenkonzession des Bundes nunmehr für die 5. Ausbautetappe des Flughafens sogar eine Verbesserung des Modalsplits auf 58% vor.

Die Studie ZPG/RZU stellt sodann fest, dass die Verbindungen des öffentlichen Verkehrs aus der Region zum Flughafen sehr unbefriedigend sind; der Mittelverteiler bringe zwar eine bessere Verknüpfung mit dem mittleren Glattal, löse aber die unbefriedigenden Verbindungen für den übrigen Kanton Zürich nicht. Die Verbindungen des öV werden für grosse Teile des Kantons als unbefriedigend bezeichnet.

Es stellen sich daher folgende Fragen:

1. Wie hoch ist der Modalsplit des landseitigen Verkehrs von und zum Flughafen heute? Wie hoch ist der Modalsplit im Vergleich der verschiedenen Regionen und der verschiedenen Benutzergruppen des Flughafens?
2. Von welchen Faktoren ist der Modalsplit abhängig? Welche Bedeutung hat dabei die Qualität des Angebots des öffentlichen Verkehrs?
3. Ist es richtig, dass die Rahmenkonzession des Bundes eine Verbesserung des Modalsplits auf 58% vorschreibt?

4. Um welchen Prozentsatz muss (unter Berücksichtigung der Verkehrszunahme und des verbesserten Modalsplits) der öffentliche Verkehr gesteigert werden?
5. Wie gedenken die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion diese Steigerung zu verwirklichen?
6. Sind Änderungen (Verbesserung der Umsteigesituation für die Regionen des Kantons Zürich) auf dem S-Bahn-Netz vorgesehen?
7. Welche Beschleunigungsmassnahmen sind für den Busverkehr (der besonders im Glattal extremen Behinderungen durch den Privatverkehr ausgesetzt ist) vorgesehen?
8. Werden die strassenseitigen Beschleunigungsmassnahmen für den Busverkehr durch die Baudirektion (Strassenfonds) oder durch die Volkswirtschaftsdirektion (Verkehrsfonds) finanziert?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft wie folgt:

Der Modal-Split (Anteil des öffentlichen Verkehrs am landseitigen Verkehr von und zum Flughafen) beträgt gesamthaft 34% im Ausgangszustand (Basis Werktag 1994). Bezogen auf die einzelnen Benutzergruppen variiert der Modal-Split relativ stark: Flugpassagiere 41%, Beschäftigte am Flughafen 31%, Besucher von Flughafenarbeitsplätzen (z.B. Sitzungen, Service von Geräten usw.) 12%, Zuschauerinnen und Zuschauer, Kundinnen und Kunden der Flughafengeschäfte 34%.

In der Rahmenkonzession für die 5. Bauetappe wird eine Steigerung des Modalsplit-Anteils des öffentlichen Verkehrs auf gesamthaft 42% verlangt. Bedingt durch das absolute Wachstum des Verkehrs und die Steigerung des öV-Anteils, bedeutet dies insgesamt eine Zunahme für den öffentlichen Verkehr um etwa 60% im Vergleich zum Ausgangszustand.

Der Modal-Split wird durch eine ganze Reihe von Faktoren beeinflusst. Bei den Flugpassagieren ist der Modal-Split generell höher in Gebieten, die mit der Bahn erschlossen sind (im Vergleich zu mit dem Bus erschlossenen Gebieten). Zudem ist er höher, je grösser die Distanz zum Flughafen ist. So beträgt der Modal-Split zum Beispiel ab Bern sehr hohe 76%, die kaum mehr erhöht werden können, während er im Kanton Zürich bei lediglich etwa 26% liegt. Die Attraktivität und die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zum privaten Strassenverkehr sind wichtige Faktoren. So liegt zum Beispiel der Anteil der öV-Benützer aus dem Kanton Aargau bei nur 28%: gegenüber dem guten und direkten Autobahnanschluss durch den Gubristtunnel hat der öffentliche Verkehr den Nachteil, dass keine direkte Strecke

zum Flughafen besteht (alle Züge via Zürich HB). Die Situation auf dem bereits heute hochbelasteten Strassennetz sowie die Parkplatzverhältnisse am Flughafen sind weitere Einflussfaktoren. Demgegenüber wird die Attraktivität des öV durch Teilprojekte der 5. Bauetappe stark gesteigert.

Bei den Flughafenmitarbeiterinnen und -mitarbeitern wird der Anteil der öV-Benützung stark durch die Arbeitszeit beeinflusst. Gemäss einer Personalerhebung vom Sommer 1997 haben 60% Schichtarbeitszeiten, was im Vergleich zu anderen Wirtschaftszweigen sehr hoch ist. Sie können dadurch nicht vom stark verdichteten öV-Angebot am Morgen und am Abend profitieren. Der öV-Anteil bei Beschäftigten mit Schichtarbeitszeit betrug denn auch bescheidene 23% im Vergleich zu den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit Normalarbeitszeit (öV-Anteil von 39%).

Die Rahmenkonzession für die 5. Ausbautappe verlangt ein Konzept zum landseitigen Verkehr, welches Massnahmen aufzeigt und die Machbarkeit der Modal-Split-Steigerung im Zusammenhang mit der 5. Bauetappe nachweist. Neben Angebotsverbesserungen beim öV sind dabei auch die Bewirtschaftung der Flughafenparkplätze sowie Marketing-Massnahmen zu behandeln. Dieses Konzept ist zusammen mit den Baukonzessionsgesuchen für die 5. Bauetappe des Flughafens einzureichen. Das Konzept ist zurzeit in Bearbeitung.

Die Situation auf dem Strassennetz und die Belastung der Umwelt erfordern eine wesentliche Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs zum Flughafen. Bei der Volkswirtschaftsdirektion ist deshalb die Stelle eines Projektleiters Gesamtverkehr für die Flughafenregion, der die Erstellung des Konzepts begleitet und die Umsetzung der Massnahmen initiiert und koordiniert, geschaffen worden. Massnahmen werden laufend in enger Zusammenarbeit mit dem Flughafen, dem ZVV und den SBB erarbeitet und umgesetzt. Dazu gehört eine laufende Optimierung des Bus- und Bahnangebots von und zum Flughafen wie z.B. der auf den Fahrplanwechsel 1997 eingeführte S-Bus Bülach-Flughafen und die neue stündliche S-Bahn-Verbindung zwischen Oerlikon und Effretikon mit Anschluss in Oerlikon an das rechte Seeufer und die S8 in Richtung Zürich und Dietlikon. Ebenso gehören dazu Beschleunigungsmassnahmen bei den Bussen wie die Busbevorzugung an den Lichtsignalanlagen im Flughafenbereich (Inbetriebnahme Frühjahr 1997).

Mit dem Massnahmenplan Lufthygiene wurde die Polizeidirektion beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Bau- und der Volkswirtschaftsdirektion in den Agglomerationen Zürich und Winterthur ein integriertes

Verkehrsmanagement (IVM) zu verwirklichen. Aufgrund einer inzwischen erfolgten öffentlichen Submission kann Mitte 1998 mit der Ausarbeitung des IVM-Konzepts gestartet werden. Eine Zielsetzung des IVM besteht unter anderem in der bestmöglichen Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger. Darunter werden auch Massnahmen wie die Bevorzugung und die Förderung des öffentlichen Verkehrs auf den Strassen in der Flughafenregion verstanden.

Vorangetrieben werden auch eine direkte stündliche S-Bahn-Verbindung vom rechten Zürichseeufer wie auch eine viertelstündliche Verbindung vom Hauptbahnhof zum Flughafen. In Bearbeitung sind auch verschiedene weitere Beschleunigungsmassnahmen für die Busse zum Flughafen, insbesondere betrifft dies die Busse aus dem mittleren Glattal. Im Vordergrund stehen folgende Massnahmen: Busspur Ringstrasse, Optimierung an verschiedenen Lichtsignalanlagen, direktere Linienführung Bahnhof Glattbrugg–Flughofstrasse.

Massnahmen für den Busverkehr wie Busspuren, Erneuerung von Verkehrsregelungsanlagen mit Busbevorzugung, welche zum Strassenkörper gehören, sind durch den Strassenfonds zu finanzieren. Für die Frage der Bau- und Kostenpflicht von Busspuren ist entscheidend, ob diese im Sinne des Strassengesetzes als zur Strasse gehörend bezeichnet werden. Ist dies der Fall, trifft die Baupflicht den jeweiligen Strasseneigentümer, der auch die Kosten zu tragen hat. Demgegenüber findet das Strassengesetz keine Anwendung für separate Busspuren, welche ausschliesslich dem öffentlichen Verkehr dienen. Diese sind durch den Verkehrsfonds zu finanzieren.

Referendumsfrist abgelaufen

Der Beschluss des Kantonsrates betreffend

die Bewilligung eines Kredites für die Betriebsbeiträge 1998 an Dolmetscherschule, Konservatorium Zürich und Schauspiel-Akademie Zürich (Übergangsregelung) (Vorlage 3614)

unterlag dem fakultativen Referendum.

Er wurde im kantonalen Amtsblatt unter Ansetzung der gesetzlichen Frist von 45 Tagen ordnungsgemäss publiziert. Diese Referendumsfrist ist unbenützt abgelaufen, so dass der Beschluss in Rechtskraft erwachsen ist.

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 147. Sitzung vom 26. Januar 1998, 8.15 Uhr

Erklärung der GPK

Martin Bornhauser (SP, Uster), Vizepräsident GPK: Im Auftrag und Namen der GPK möchte ich Ihnen folgende Mitteilung machen:

Am 6. Februar 1995 überwies dieses Parlament dem Regierungsrat ein Postulat von Ratskollege Thomas Dähler. Mit diesem Postulat wird der Regierungsrat ersucht, zu prüfen, ob und in welcher Form die Agglomerationsgemeinden für zentralörtliche Aufgaben der Kerngemeinden herangezogen werden können. Am letzten Freitag ist die dreijährige Frist für Bericht und Antrag abgelaufen. Ein formelles Fristerstreckungsgesuch des Regierungsrates an das Büro des Kantonsrates ist nicht eingetroffen, ebenso wenig ein Bericht und ein Antrag des Regierungsrates.

Am letzten Tag der Frist hat der Direktor des Innern dem Präsidenten der GPK ein Schreiben überreicht. Er schreibt, er habe dem Regierungsrat eine Gesetzesvorlage für die direkte Lastenabgeltung der Stadt Zürich vorgelegt. Darin werde auch die Abschreibung des Postulats Dähler beantragt. Die Verabschiedung der Gesetzesvorlage durch den Regierungsrat habe sich allerdings verzögert, weil die Bereinigung der Vorlage nach durchgeführtem Vernehmlassungsverfahren mehr Zeit als vorhersehbar in Anspruch genommen habe. Es stehe nun aber fest, dass die Vorlage im Verlaufe des Monats März durch den Regierungsrat verabschiedet werden könne. Er bittet daher um Verständnis, dass die dreijährige Frist für die Beantwortung des Postulats knapp nicht eingehalten werden kann.

Die GPK kann dieses Verständnis beim besten Willen nicht aufbringen. Weder entspricht dieses Vorgehen dem gesetzlich vorgesehenen Weg, noch den Zusicherungen, welche die Regierung bezüglich Fristeinhaltung und Fristerstreckungsgesuchen der GPK abgegeben hat. In unserem letzten Tätigkeitsbericht haben wir dies undiplomatisch deutlich ausgedrückt: «Die GPK erwartet, dass der Regierungsrat eine Fristenkontrolle führt und Fristerstreckungsanträge dem Kantonsrat genügend früh unterbreitet. So früh, dass der Kantonsrat noch vor Ablauf der Frist über das Fristerstreckungsgesuch entscheiden kann.» Dieselbe Forderung haben wir am 13. Januar 1998 im Rahmen eines Gesprächs zwischen Delegationen des Regierungsrates und der GPK noch einmal gestellt. Wir haben die Zusicherung der Regierung erhalten, dass man der Einhaltung der Fristen und den gesetzlichen Regeln bei Fristerstreckungen besondere Beachtung schenken werde.

Noch scheint es dem Regierungsrat nicht gelungen zu sein, Überblick über ein paar Dutzend Fristen gewonnen zu haben. Das ist denn auch gar nicht so einfach, und wir wollen nicht ungeduldig sein. Die GPK ist guter Dinge, dass der Regierungsrat auch diese Herausforderung meistern wird. An uns soll es nicht liegen. Wir sind Willens, die Regierung bei der Bewältigung ihrer Aufgabe mit viel Einfühlungsvermögen, Verständnis und pädagogischem Geschick zu begleiten.

Bezüglich des Postulats Dähler erwarten wir aber klar, dass bis Ende März 1998 entweder ein Abschreibungsantrag des Regierungsrates auf dem Tisch dieses Hauses liegt oder ein beschlussreifes Fristerstreckungsgesuch des Gesamtregierungsrates in der vorgesehenen Form.

2. Wahl eines Mitglieds der Begnadigungskommission
für die zurückgetretene Nancy Bolleter-Malcom, Seuzach
KR-NR. 42/1998

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil), Präsident der Interfraktionellen Konferenz: Zur Wahl in die Begnadigungskommission schlägt Ihnen die einstimmige Interfraktionelle Konferenz vor:

Thomas Müller (EVP, Stäfa)

Ratspräsident Roland Brunner: Ich erkläre Thomas Müller als Mitglied der Begnadigungskommission gewählt und wünsche ihm viel Erfolg in dieser Tätigkeit.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Wahl eines Mitglieds der Raumplanungskommission
für die zurückgetretene Vreni Püntener-Bugmann, Zürich
KR-Nr. 43/1998

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil), Präsident der Interfraktionellen Konferenz: Zur Wahl in die Raumplanungskommission schlägt Ihnen die einstimmige Interfraktionelle Konferenz vor:

Ingrid Schmid (Grüne, Zürich)

Ratspräsident Roland Brunner: Ich erkläre Ingrid Schmid als Mitglied der Raumplanungskommission gewählt und wünsche ihr viel Erfolg in dieser Tätigkeit.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Wahl eines Mitglieds der Raumplanungskommission

für den zurückgetretenen Martin Zollinger, Zürich
KR-Nr. 44/1998

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil), Präsident der Interfraktionellen Konferenz: Zur Wahl in die Raumplanungskommission schlägt Ihnen die einstimmige Interfraktionelle Konferenz vor:

Martin Vollenwyder (FDP, Zürich)

Ratspräsident Roland Brunner: Ich erkläre Martin Vollenwyder als Mitglied der Raumplanungskommission gewählt und wünsche ihm viel Erfolg in dieser Tätigkeit.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Wahl eines Mitglieds des Handelsgerichts (6. Kammer, Maschinen- und Elektroindustrie)

für den zurückgetretenen Rolf Metzger, Wädenswil
KR-Nr. 45/1998

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil), Präsident der Interfraktionellen Konferenz: Zur Wahl eines Mitglieds des Handelsgerichts (6. Kammer, Maschinen- und Elektroindustrie) schlägt Ihnen die einstimmige Interfraktionelle Konferenz vor:

Urs Stahlberger, Thalwil

Ratspräsident Roland Brunner: Ich erkläre Urs Stahlberger, Thalwil, als Mitglied des Handelsgerichts gewählt und wünsche ihm viel Erfolg in dieser Tätigkeit.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Beschluss des Kantonsrates betreffend den Bau von Flugzeugstandplätzen auf dem Flughafen Zürich

(Antrag des Regierungsrates vom 30. Juli 1997 und gleichlautender Antrag der Kommission vom 13. November 1997) **3595**

Rudolf Jeker (FDP, Regensdorf), Präsident der vorberatenden Kommission: Mit Beschluss vom 30. Juli 1997 stellte der Regierungsrat mit der Vorlage 3595 «Bau von Flugzeugabstellplätzen» die sogenannten «Standplätze West» dem Kantonsrat einen Antrag für einen Objektkredit von 17,9 Mio. Franken. Die Kreditsumme sei je nach der Entwicklung der Baukosten zu erhöhen oder zu ermässigen, und der Beschluss des Kantonsrates unterstehe dem fakultativen Referendum.

Worum geht es im einzelnen? Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um ein Einzelprojekt, wie es in der Weisung zum Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung des Kredites für die 5. Ausbaustufe enthalten war. Damals betrug der Kredit 873 Mio. Franken, der von den Stimmberechtigten am 25. Juni 1995 mit deutlichem Mehr angenommen worden ist. Mit den in der damaligen Vorlage 3399 im Jahre 1994 aufgeführten unabhängigen Einzelprojekten sollten vorab dringlich betriebliche Engpässe beseitigt werden können. Diese Situation ist nun beschleunigt eingetreten, so dass die verlangten Flugzeugabstellplätze raschmöglichst erstellt werden müssen.

Der Regierungsrat begründet dies in seiner Weisung folgendermassen: Die Notwendigkeit für die Erstellung dieser Ersatzstandplätze ergab sich einerseits aus der damals südlich des Fingerdocks B geplanten neuen Gepäcksortieranlage, wodurch drei Standplätze weggefallen wären. Andererseits vor allem auch aufgrund der Tatsache, dass der Flughafen über keinerlei Reservestandplätze verfügt. Bereits bei kleinsten Abweichungen im Betriebsgeschehen wie technischen Problemen, verspäteten Anschlussflügen, Abfertigungsproblemen usw. entstehen Situationen, die aufgrund fehlender Standplätze unweigerlich zur Beeinträchtigung des Gesamtsystems und damit vielfach zu Verspätungen führen. Gleichzeitig erfolgen laufend Veränderungen von Flugzeugflotten, indem kleinere durch grössere Flugzeugtypen ersetzt werden.

Im südlichen Bereich, zwischen den beiden Rollwegen «November» und «Kilo» war daher eine Abstellfläche, d.h. Flugzeugstandplätze einschliesslich zugehöriger Material- und Betriebsflächen von rund 40'000 m², geplant. Aufgrund von Unsicherheiten über den Standort der Gepäcksortieranlage musste das Vorhaben vorerst zurückgestellt werden. Die Lage der Gepäcksortieranlage ist heute definitiv geklärt: Sie kommt

zwischen dem Bürotrakt A 1 und dem Operationszentrum zu liegen. Flugzeugstandplätze sind davon nicht direkt betroffen, dagegen jedoch Material- und Betriebsflächen, die dem Vorhaben weichen müssen.

Die Situation hinsichtlich fehlender Standplätze hat sich inzwischen erheblich verschärft. Die Ursachen dafür sind nach wie vor dieselben. Die zur Verfügung stehenden Flächen sind bis zum letzten Quadratmeter ausgenützt. Doch auch eine ausgeklügelte Belegungsplanung mit versetzten Aufstellungen je nach Flugzeugtypen, gegenüber international gültigen Richtlinien reduzierte Abstände zwischen den Flugzeugen, extrem kurze zeitliche Pufferzeiten zwischen zwei Belegungen und minimale Materialabstellflächen usw. können nicht verhindern, dass schon kleinste Abweichungen der Planung zu Kettenreaktionen im Betriebsablauf führen. Diese können zumindest in den Spitzenzeiten nicht mehr aufgefangen werden und führen damit unter anderem zu Verspätungen.

Zu den Standplätzen: Der Flugplatz verfügt heute über 56 bis 60 Standplätze, je nach Grösse der abgestellten Flugzeuge. Davon befinden sich rund 25 Standplätze an Fingerdocks. Neben der Verdichtung der Flugpläne hat sich die Swissair zusammen mit der Balair entschieden, acht Flugzeuge des Typs A310 durch neun Flugzeuge des Typs A330 zu ersetzen. Während der Typ A310 beispielsweise eine Spannweite von 44 m aufweist, erreicht der Typ A330 rund 60 m Spannweite. Mit anderen Worten heisst das, dass die heute benutzten Plätze bei weitem zu klein sein werden. Wenn wir die Spannweiten in Laufmetern aneinanderreihen, so ergibt sich bei den 16 Flugzeugen, die ab 1999 in der Langstreckenflotte sein werden, eine Summe von rund 816 m. Das heisst, dass die Weite der Abstellseite 912 m betragen muss. Für das Abstellen der neuen Flugzeugtypen wird also mehr Raum benötigt.

Die Flottenumstellung beginnt im Herbst 1998 und soll Mitte 1999 abgeschlossen sein. Da die Flugzeugabstellplätze der 5. Bauetappe erst in vier Jahren oder später zur Verfügung stehen werden, werden zusätzlich drei bis fünf Abstellplätze benötigt, je nach Grösse der abgestellten Flugzeuge.

Die Auswirkungen auf die Umwelt wurden im Rahmen eines Umweltverträglichkeitsberichtes abgeklärt und geprüft und sind als gering zu bezeichnen. Dies insbesondere deshalb, weil darauf Langzeitparkierer und Flugzeuge mit langen Rotationszeiten abgestellt werden sollen. Da die Standplätze westlich der Piste 16 zu liegen kommen, hat die Gemeinde Rümlang ihre Interessen frühzeitig wahrgenommen und beim Flughafenhalter wie auch bei der Kommission ihre Vorstellungen eingebracht. Unter anderem hat sie die Errichtung eines ca. 20 m hohen

Lärmschutzwalles verlangt. Die Flughafendirektion hat umfangreiche Lärmmessungen durchgeführt, die zum Schluss führen, dass die erwarteten Immissionen nach den Kriterien nicht messbar, aber als gering zu bezeichnen sind. Die Verhältnismässigkeit zum Bau eines Walles sei nicht gegeben. Es werden betriebliche Lösungen vorgeschlagen, auf welche ich später noch zu sprechen kommen werde.

Zu den Terminen und Kosten: Mit dem Bau der Standplätze sollte im Frühjahr 1998 begonnen werden, damit diese im Frühjahr 1999 in Betrieb genommen werden können. Die Kosten sind mit 17,9 Mio. Franken veranschlagt. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

Flugbetriebsflächen: 9,3 Mio. Franken; Entwässerung: 3,5 Mio. Franken, das Entwässerungssystem wird im Gesamtsystem der 5. Ausbaustufe integriert; Infrastrukturanlagen: 800'000 Franken; elektrische Ausrüstungen: 900'000 Franken und Projekt, Bauleitung, Nebenkosten: 1,7 Mio. Franken. Zusätzlich werden 1,7 Mio. Franken für Verschiedenes und Unvorhergesehenes eingeplant. Total ergibt dies den angeforderten Kredit von 17,9 Mio. Franken. Soviel zur Vorlage.

Zur Kommissionsarbeit: Die Kommission hat an einer Sitzung vom 13. November 1997 die Standplätze in Augenschein genommen. Sie ist zur Einsicht gelangt, dass die Standplatzplanung nicht nur eine rein bautechnische Angelegenheit ist, sondern sich als Teil eines komplexen Systems präsentiert und von verschiedenen Faktoren abhängig ist. Die Ablösung der 15jährigen A310-Flotte mit einer Flügelspannweite von rund 44 m durch die neuen Flugzeugtypen A330 mit einer Spannweite von rund 60 m – das bedeutet eine Vergrösserung der Flügelspannweite um knapp 40% – wird systematisch erfolgen. Die neue Flotte soll ab Ende 1999 operabel sein. Die Probleme der Auswirkungen der neuen Flottenplanung wurden in der Kommission eingehend diskutiert, welcher gute Unterlagen zur Verfügung standen.

Die Haupteinwände einer Kommissionsminderheit waren die Befürchtungen einer Kapazitätserweiterung und einer daraus folgenden Lärmausweitung. Ich hoffe, dass ich Ihnen darlegen konnte, dass die Kapazitätserweiterung, so wie sie moniert wird, nicht aus diesen Abstellplätzen resultieren kann. Denn es spielen andere betriebliche Überlegungen und Randbedingungen mit. Ein Kommissionsmitglied stellte sich aufgrund dieser Überlegungen kategorisch gegen jegliche Erweiterung der Flughafeninfrastruktur. Die Mehrheit der Kommission konnte diesen Argumenten jedoch nicht folgen. Die Kommission hat mit 11 : 1 Stimme beschlossen, auf die Vorlage 3595 einzutreten. Nachdem alle Argumente durchdiskutiert worden sind, stimmt die Kommission der Vorlage mit 11 : 2 Stimmen zu.

Ein anderer Punkt, der aber nicht Teil der Vorlage ist, sind die Lärmauswirkungen auf die Gemeinde Rümlang. Wie erwähnt beurteilte es die Kommission als verfehlt, einen Lärmschutzwall in der Höhe von 20 m und einer Fussweite von 30 bis 40 m zu bauen. Der Wall könnte die entsprechende Wirkung nicht erbringen. Die Kommission hat den Flughafenhalter gebeten, einen alternativen Vorschlag zu machen. Der Flughafenhalter ist darauf eingegangen und hat erklärt – dies ist der Gemeinde schriftlich mitgeteilt worden –, dass er betriebliche Massnahmen ins Auge fassen will. Diese lauten folgendermassen: Nach 21 Uhr Lokalzeit müssen Flugzeuge im Verkehr mit den Standplätzen West geschleppt werden. Vor 6 Uhr Lokalzeit sollen Flugzeuge soweit betrieblich immer möglich und sinnvoll geschleppt werden.

Der Lärm wird also auf ein Minimum reduziert, indem solche betrieblichen Nachteile in Kauf genommen werden. Die Meinung ist jedoch auch, dass dies nicht nur kostengünstiger ist, sondern die Auswirkungen für die Gemeinde Rümlang effektiver sind. In diesem Zusammenhang wurde ebenfalls diskutiert, ob ein optischer Schutz, z.B. das Anlegen eines Waldes, in Betracht gezogen werden soll. Die Kommission hat diesen Gedanken an den Flughafenhalter weitergegeben. Es wird nun geprüft, ob das ganzjährig überhaupt etwas bringen würde oder nicht. Diese beiden Punkte sind nicht Bestandteil der Vorlage, der Volkswirtschaftsdirektor wird später auch noch darauf eingehen.

Zum Schluss möchte ich dem Regierungsrat und den Mitarbeitern der Flughafendirektion herzlich für die sehr umfangreichen Unterlagen und die sachlichen Abklärungen danken. Ich bedanke mich auch bei den Kommissionsmitgliedern für die fokussierte Diskussion, die sich von der allgemeinen Problematik abgehoben hat und sich auf diese notwendige Teilinfrastruktur konzentrieren konnte. Ich konnte feststellen, dass die Wahrheit mit den Tatsachen übereinstimmt. Ich möchte Sie bitten, diesen Satz in Ihre Diskussion mitzunehmen.

Die FDP-Fraktion unterstützt die Vorlage einstimmig. Ich beantrage Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und ihr unverändert zuzustimmen.

Eintreten

Helen Kunz (LdU, Opfikon): Ich muss feststellen, dass die Fähigkeit, vernetzt zu denken, ausserhalb dieses Rates einiges grösser ist. Sie haben dies feststellen können, wenn Sie sich an die Menschen aus der Flughafenregion erinnern, die sich heute morgen hier eingefunden haben. Zumindest diejenigen, die es sich leisten konnten. Ich erinnere daran, dass z.B. Frauen mit Kindern leider zu Hause bleiben mussten. Sonst hätten sich noch viel mehr Menschen hier versammelt.

Es geht bei dieser Vorlage nun darum, die Zusammenhänge zu sehen. Um das Projekt an und für sich, ob Anschlüsse für die Ent- und Versorgung richtig sind, ob der Belag stimmt, ob die Flugzeuge rückwärts oder vorwärts auf den Platz gestellt werden, geht es heute morgen nicht. Im Moment ist mir das egal. Es geht um die grundsätzliche Frage, ob zusätzliche Kapazitätsangebote ausserhalb der 5. Ausbautappe verantwortbar sind.

Wie Sie von Rudolf Jeker gehört haben, geht es nun um drei bis fünf neue Standplätze. Doch dies ist erst der Anfang. Drei bis fünf neue Standplätze geben die Möglichkeit, täglich 15 bis 20 Flugbewegungen mehr durchzuführen. Wenn Sie dies in Betracht ziehen, haben Sie vielleicht eine Ahnung. Für die LdU-Fraktion ist dies nicht zu verantworten. Aus diesem Grund stelle ich Ihnen den Antrag, die Vorlage abzulehnen.

Dies möchte ich kurz begründen: Es ist richtig, dass das Zürcher Volk 1995 Ja zur 5. Ausbautappe gesagt hat. Auch das Volk der Flughafenregion hat dazu Ja gesagt. Letzteres wurde jedoch in Versprechungen und Beteuerungen eingelullt, die besagten, dass die Fluglärmbelastung nicht zunehmen werde, dass mehr Arbeitsplätze geschaffen würden und dass der Ausbau für den Flughafen lebensnotwendig sei. Andernfalls würde auf dem Flughafen gar nichts mehr gehen. Die Zitrone sei ausgepresst. Nur ein Jahr nach der Abstimmung sieht die Lage nun aber völlig anders aus. Im Abstimmungsjahr gab es total 244'000 Flugbewegungen, 1996 waren es bereits 258'000, 1997 gab es – hören Sie gut zu – 276'000 Flugbewegungen. Die Prognosen für die Zeit nach dem Ausbau beliefen sich aber lediglich auf 220'000 Bewegungen. 240'000 Bewegungen hat man dem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zugrunde gelegt, um auf der sicheren Seite zu sein. Im Masterplan, der damals eine völlige Utopie war, waren 250'000 Flugbewegungen angegeben.

Ich habe nun von den Totalzahlen gesprochen, denn nur diese sind massgebend. Sie sagen etwas über das Pistensystem und dessen Leistungsfähigkeit aus. Unser Pistensystem hatte noch einige Reserven, doch der Platz am Boden wurde eng, vor allem jetzt, bis die 5. Ausbautappe realisiert ist. Die Flughafendirektion und der Regierungsrat haben die Kontrolle über das Wachstum des Flughafens völlig verloren. Was ist die Rolle unseres Volkswirtschaftsdirektors? An öffentlichen Veranstaltungen und in der Kommission pflegte er zu sagen: «Ja, was soll ich machen? Die Swissair kommt und braucht dieses und jenes. Wir müssen das erfüllen.» Jeder Wunsch wird einfach erfüllt. Ich frage Sie: Welche Firma kann sich rühmen, solches Entgegenkommen zu haben? Von

der Bevölkerung will ich gar nicht sprechen. Die Bevölkerung könnte wahrscheinlich auf den Knien angekrochen kommen und würde bei ihm auf taube Ohren stossen. Nichts geschieht. Ich wünschte mir einen Volkswirtschaftsdirektor und einen Kantonsrat der anerkennt, dass das Volk Ja zur 5. Ausbautetappe gesagt hat, der aber auch zugibt, dass die Prognosen völlig im Eimer waren. Diese lagen – und liegen immer noch – völlig daneben. Die Bevölkerung wird schon zum heutigen Zeitpunkt extrem belastet, also gibt es keine zusätzlichen Kapazitätserweiterungen. Der Flugbetrieb funktioniert ja optimal, wie Sie letzte Woche in der Zeitung lesen konnten. Alle Zahlen sind optimal.

Herr Homberger, Kolleginnen und Kollegen, brauchen wir wirklich einen Flughafen, der auch noch halb Europa abdeckt. Es hiess immer, dass der Flughafen für den Wirtschaftsstandort Zürich wichtig ist. Dazu stehen wir auch. Wir brauchen den Flughafen für uns, aber nicht noch für halb oder wenn möglich für ganz Europa. Rund um uns gibt es sehr gut ausgebaute und grössere Flughäfen, die ein grösseres Einzugsgebiet haben. Ich bitte Sie die Illusion eines HUB (Drehscheibe) zu vergessen. Dafür ist die Schweiz zu klein.

Wenn ich das neueste Strategiepapier der Flughafendirektion in den Händen halte, wird mir natürlich alles klar: Die Flughafendirektion ist Wasserträger der Swissair. Sätze wie «die Flughafendirektion und der Regierungsrat führen aus» kommen mir vor wie bei der SVP. Dort sagt auch Herr Blocher, was geschieht, dann kommt der Präsident und dann die anderen. Dort ist mir das egal. Hier kann es mir jedoch nicht gleich sein, weil die Konsequenzen weit anders aussehen. Ebenso wenig Freude habe ich an den Grundlagen zur Erneuerung der Betriebskonzession. Dort lese ich: Zustand 1: 290'000 Bewegungen; Zustand 2: 350'000 Bewegungen. Herr Homberger, haben Sie die Bevölkerung um den Flughafen aufgegeben? Ich sage Ihnen, wenn es so weit kommt, dann kann man dort nicht mehr leben. Wir wollen in der Schweiz Verhältnisse, in welchen man auch um den Flughafen herum leben kann. Sie können nun sagen, dass dies in Hongkong und Indien anders ist, doch ich wohne in der Schweiz und möchte mich mit hier vergleichen. Ich bitte Sie, der Bevölkerung um den Flughafen nichts Unmögliches zuzumuten. Ich appelliere auch an Ernst Jud und Irene Enderli, die mit ihren flammenden Beteuerungen im Zusammenhang mit dem Strassenbauprogramm ihre Bevölkerung schützen möchten. Ich verstehe Sie und unterstütze Sie auch. Aber bitte denken Sie daran, dass es auch ausserhalb Ihres Gartens noch Leute hat. Die Bevölkerung um den Flughafen möchte gerne dort weiterleben. Ich halte es wie Tucholsky, der sagte: «Es gibt viele Arten von Lärm, aber es gibt nur eine Stille.» Für

uns Flughafenanwohnerinnen und -anwohner ist dies schon beinahe Wunschdenken.

Sagen Sie Nein zu weiteren Kapazitätssteigerungen, sagen Sie Nein zu zusätzlichen Flugzeugstandplätzen und lehnen Sie diesen Kredit ab.

Zum Schluss stelle ich den Antrag,

die Abstimmung unter Namensaufruf durchzuführen.

René Berset (CVP, Bülach): Wir leben im Jahr 1998 und die Schweiz hat 7 Mio. Einwohner. Als der Flughafen gebaut wurde, gab es vielleicht knapp 4 Mio. Einwohner. Heute fliegen etwa 70% mehr Menschen als noch vor 50 Jahren. Der Kantonsrat sucht immer nach Visionen zur Gestaltung der Zukunft, und er will auf nach Europa. Die Aufregung über die Bewilligung des Kredits von 17,9 Mio. Franken kann ich gar nicht verstehen. Anscheinend haben viele noch gar nicht gemerkt, dass die Wirtschaft viel schneller entscheiden muss, als wir hier im Rat arbeiten. Sogar die Migros bietet Flugreisen an: last minute nach Miami für 590 Franken. Wenn ich eine Woche zu Fuss durch die Schweiz marschiere, brauche ich 1200 Franken, die Amortisation für die Schuhsohle nicht mitgerechnet. Dies sage ich nur, um die Verhältnismässigkeit aufzuzeigen.

Bereits in der 5. Ausbautappe waren die Objekte aufgezählt, die ausserhalb des Grossprojekts bewältigt werden müssen, damit der Flughafen weiterhin funktionstüchtig bleibt. Bis es aber so weit ist, dass wir die 5. Ausbautappe in Betrieb nehmen können, müssen wir dafür sorgen, dass die notwendige Infrastruktur für die Betreiber und Benützer des Flughafens vorhanden ist. Dies vor allem, wenn wir bedenken, dass der Ausbau und die Inbetriebnahme voraussichtlich durch Rekurse verzögert werden wird. Wie Sie wissen, gibt es auf der Welt nur noch zwei Flugzeuganbieter. Diese bestimmen die Grösse der Flugzeuge. Unsere nationale Fluggesellschaft hat sich immer bemüht, die leisesten Maschinen einzusetzen. Mit der Umstellung des Flugzeugtyps A310 auf den Typ A330 werden etwa 4 bis 6 Dezibel (dB) Lärmimmissionen abgebaut. Die Swissair ist nicht die erste, die auf diesen Flugzeugtyp umstellt. Die ausländischen Fluggesellschaften kommen mit diesem Typ bereits im nächsten Frühling nach Kloten. Wie Sie vom Präsidenten gehört haben, haben diese Flugzeuge um 15 bis 16 m breitere Flügelspannweiten und sind etwa 15 m länger.

Der Lärm muss grundsätzlich an der Quelle bekämpft werden. Bei den Flugzeugtriebwerken können wir keinen Quantensprung mehr erwarten. Dies bestätigte der Präsident des Flughafenschutz-Verbandes.

Doch wir können auch mit kleinen Schritten etwas erreichen. Ich bin der Meinung, dass der Markt die Nachfrage der Flugfrequenzen bestimmt. Es sind unsere Reisebüros, die der Nachfrage der flugbegeisterten Schweizer Bevölkerung mit den entsprechenden Flugfrequenzen Tür und Tor für Reisen in ferne Länder öffnen. Auch gibt es in der Schweiz viele ausländische Bewohner aus Südosteuropa. An den Wochenenden können Sie sehen, wieviele Charterflugzeuge diese Leute in ihren Ferien nach Hause befördern. Auch diese kommen nicht mehr per Bahn oder per Auto, sondern sie benützen die schnelleren Transportmittel.

Es ist ganz logisch, dass sich Gewerbe- und Industrieunternehmen dem Markt anpassen müssen, andernfalls können sie ihre Tore schliessen. Dem Flughafen geht es nicht anders. Er muss für unsere nationale Fluggesellschaft funktionsfähig bleiben, aber auch für die ausländischen Fluggesellschaften interessant sein. Mit der Erstellung dieser Standplätze geht es um die Optimierung des Flugverkehrs. Der Abbau der Warteschlangen in der Luft und der Wartezeiten am Boden mit laufenden Motoren können damit forciert werden.

Wahrscheinlich haben Sie letzte Woche alle auch einen Brief erhalten. Es erstaunt mich, dass von den mehrheitlich bürgerlichen Gemeindepräsidenten im Zürcher Unterland ein solcher Brief zu uns ins Haus geflogen kam. Es ist bekannt, dass unter anderem auch ein Gemeindepräsident unterschrieben hat, der bis vor kurzem noch bei unserer nationalen Fluggesellschaft im Einsatz war. Doch da er nach seiner Pensionierung bei der Swissair nicht mehr fliegen konnte, fliegt er nun für eine ausländischen Fluggesellschaft und kann sein «Hobby» weiterpflegen. Ich frage mich schon, wo da die Ehrlichkeit bleibt, wenn er nun einen solchen Brief unterschreibt, selber aber trotzdem weiterhin für Fluglärm sorgt.

Die CVP stimmt diesem Kredit grossmehrheitlich zu.

Kurt Bosshard (SVP, Uster): Neue und bessere Flugzeuge mit grösseren Spannweiten benötigen mehr Abstellfläche. Der Parkplatz, um welchen es bei dieser Vorlage geht, ist auch nötig zur Vermeidung von Parkierengpässen während der Realisierung der 5. Ausbautetappe. Die dringend notwendige Erstellung dieses Parkplatzes wird den umliegenden Gemeinden keinen zusätzlichen Flugverkehr bringen. Lärmmessungen haben ergeben, dass die Werte eingehalten werden können. In den Morgen- und Abendstunden aber wird betrieblich zusätzlich Rücksicht genommen. Es soll nach der Landung nur ein Zurollen erfolgen, und von diesem Parkplatz aus soll auch kein Startlärm verursacht werden. Die

bauliche Ausgestaltung entspricht den heutigen strengen Vorschriften, insbesondere die Entwässerung erfolgt einwandfrei. Die Finanzierung ist zudem gesichert. Unter diesen Aspekten sind wir überzeugt, dieser Vorlage im Interesse der Erhaltung eines gut funktionierenden Flugplatzes zustimmen zu können.

Die SVP wird dieser Vorlage zustimmen. Ich bitte Sie, dies auch zu tun.

Peter Föritsch (Grüne, Zürich): Die Arbeit in der Kommission war an einem Morgen erledigt. Über die technischen Belange des Projektes, über die lärmrelevanten Punkte für die Gemeinde Rümlang waren wir in der Kommission bald einig. Der umstrittenste Punkt war die Frage der Kapazitätsausweitung für den Flughafen. Meine mehrmaligen Rückfragen, ob die Standplätze eine weitere Zunahme der Flugbewegungen ermöglichen würden, wurden von Alfred Ruh (FDZ) aufgrund der Grösse der Flugzeuge klar verneint: «Wenn Sie nicht glauben, dass 60,3 m Spannweite mehr sind als 43,9 m, dann ist das Ihre Sache. Sie behaupten, vorne» – damit meint er beim Terminal – «hätten wir genug Platz. Sie haben gesehen, dass das nicht der Fall ist.» Auch Regierungsrat Homberger hat sich dahingehend eindeutig geäussert. Die Tatsache, dass die neuen Flugzeuge wesentlich weniger Abgase verursachen, spürbar weniger Lärm emittieren, etwa 50 Personen mehr pro Flugbewegung transportieren können und gemäss Aussagen der Flughafenbetreiber keine neuen Kapazitäten geschaffen werden, haben mich im Sinne eines Beitrags zur Verminderung der Umweltbelastung dazu veranlasst, in der Kommission dem Projekt zuzustimmen. Allerdings habe ich deutlich zum Ausdruck gebracht, dass ich dem Projekt nicht zustimmen könnte, wenn damit mehr Flugbewegungen möglich würden.

Seit letztem Montag sind mir nun neue Fakten bekannt geworden. Gemäss einem mir vorliegenden Manuskript einer Tagung an der Uni Irchel wurde von Rechtsanwalt Dr. Peter Ettler schlüssig nachvollzogen, dass die hauptsächliche Ursache der Unpünktlichkeit Kapazitätsengpässe bei den Rollwegen und den Standplätzen sind. Ein wesentlicher Teil der 5. Ausbautappe ist schliesslich auch diesem Thema gewidmet. Das Ausbauprojekt der Standplätze ermöglicht 270'000 Flugbewegungen und mehr. Allerdings wären damit bei den Standplätzen wiederum Engpässe vorprogrammiert. Wenn diese Standplätze heute gebaut werden, bedeutet dies eine echte und starke Kapazitätsausweitung bei den Flugbewegungen. Diese Aspekte wurden nicht in die Kommission getragen und demzufolge auch nicht diskutiert. Aufgrund dieser neuen Informationen habe ich meine Entscheidung revidiert. Die Art und

Weise und wer wie über was zu welchem Zeitpunkt über Flughafenthemen informiert wird, wird noch einiges zu reden geben.

Meiner Ansicht nach ist die Vorlage obsolet geworden. Ich empfehle Ihnen, sie ersatzlos zu streichen.

Regula Götsch Neukom (SP, Kloten): Das Papier mit dem Pistensystem, das Sie erhalten haben, haben Sie mir zu verdanken. Ich dachte mir, dass es nicht schlecht wäre, wenn diejenigen, die zuhören, wenigstens wissen, wovon die Rede ist, wenn wir Pistennummern und Pistennamen verwenden.

Auch ich habe dieser Vorlage in der Kommission zugestimmt. Dafür waren für mich vor allem zwei Gründe massgebend. Den einen hat Peter Förtsch bereits erwähnt, nämlich dass die neuen Flugzeuge weniger Lärm und weniger Abgase machen und erst noch mehr Personen transportieren. Wäre nun unser Vorschlag, die Gesamtbelastung des Flughafens zu limitieren schon Wirklichkeit, könnte man dieser Vorlage bedenkenlos zustimmen. Zum zweiten finde ich es nicht gut, die Kapazität des Flughafens durch die Hintertüre zu begrenzen. Ich glaube, dass dies nicht wirksam sein wird. Das einzig Wirksame wird sein, eine ausgehandelte, überprüfbare und verbindliche Vereinbarung zwischen allen Betroffenen zu haben. Nur eine solche Limite wird eine Wirkung erzielen, ansonsten wird wegen der Engpässe bei den Standplätzen nicht ein Flugzeug weniger starten oder landen. Es wird allenfalls Druck auf die Randstunden geben, aber nicht weniger geflogen.

Mein Nein zu dieser Vorlage ist eher eine symbolische Handlung. Ein Nein wäre ein Schuss vor den Bug der Flughafendirektion und des Regierungsrates. In letzter Zeit bin ich immer mehr zur Überzeugung gelangt, dass ein solcher Schuss vor den Bug wohl notwendig sein wird. Letzte Woche habe ich gelesen, dass Regierungsrat Ernst Homberger gesagt hat, eine Plafonierung beim Flughafen würde für den Wirtschaftsraum den Tod bedeuten. Höflich gesagt, war dies wohl etwas übertrieben. Tot ist allerdings das Vertrauen der Bevölkerung in die Regierung – mausetot. Man hat der Bevölkerung schon so viel versprochen, und nichts wurde eingehalten. Mit dem verzweifelten Bemühen, es allen recht machen zu wollen, wird hin und her laviert. Wenn es dann ganz arg kommt, und Mehrbelastungen ins Haus stehen, wird die Bevölkerung darauf aufmerksam gemacht, dass sie zur 5. Ausbautetappe schliesslich Ja gesagt habe.

Diese Argumentation ist natürlich nicht ganz von der Hand zu weisen. Als ich den Brief der Gemeindepräsidenten erhalten habe, fragte ich mich, wo die denn alle waren, als es um die 5. Ausbautetappe ging. Da

nun aber so argumentiert wird, kann man zu dieser Vorlage beinahe nicht Ja sagen. Denn wenn wir das tun, dann heisst es später wieder: «Ihr habt Ja gesagt, was wollt Ihr nun noch? Alle sind immer dafür, doch nachher macht Ihr Theater.» Diese Vorlage wurde von aussen zu einem Symbol gemacht und nun ist sie ein Symbol. Deshalb ist ein symbolisches Nein wahrscheinlich vonnöten.

Das Strategiepapier, das Helen Kunz vorhin erwähnt hat, habe ich auch gelesen. Fünfmal wird darin die Swissair oder die SAir-Gruppe erwähnt, die Bevölkerung hingegen nicht ein einziges Mal. Die Flughafendirektion will sich wie ein privates Unternehmen verhalten, die Politik sei Sache des Regierungsrates. Dieser wiederum beschränkt sich aber darauf, die Anträge der Flughafendirektion zu verteidigen.

Der Flugverkehr, die mithin umweltschädlichste Art der Fortbewegung der Menschen, wächst sprunghaft und in ungesundem Mass an. Die Fluggesellschaften haben keine grosse Wahl, ob sie mitmachen wollen oder nicht. Doch wir als politische Behörde haben diese Wahl. Kommen Sie mir nun bloss nicht mit dem Tod der Wirtschaft. Wenn es so wäre, dass wir die Wahl nicht hätten, könnten wir gleich einpacken und nach Hause gehen. Denn dann braucht es uns nicht mehr.

Die Flughafendirektion will weiter eine aktive und offensive Öffentlichkeitsarbeit betreiben, um ihre Ziele zu erreichen. Bravo, davon haben wir wahnsinnig viel! Es reicht einfach nicht mehr, nur Placebos zu verabreichen, dazu zähle ich Stichworte wie «Lärm-Management», «Runde Tische» und die Beschwörung der Standortattraktivität. Das sind alles keine Lösungen.

Wir haben eine Lösung vorgeschlagen, nämlich die Gesamtbelastung des Flughafens zu begrenzen. Dies wird für die Wirtschaft kein Schaden sein. Es hat der Wirtschaft noch nie geschadet, auf der Basis eines akzeptierten Kompromisses wirtschaften zu können und sich nicht gegen die Bevölkerung zur Wehr setzen zu müssen. Falls Sie keine echte Lösung haben, seien Sie wenigstens ehrlich. Stehen Sie vor die Leute hin und sagen Sie ihnen: «Ihr müsst leider mit Lärm und Gestank leben, wir können nichts für Euch tun.» Doch hören Sie auf, Versprechungen zu machen. Dies hat nun nichts mehr mit der Vorlage zu tun. Aus diesem Grund sage ich noch einmal, dass für mich sachlich eine Ablehnung der Vorlage nicht begründbar ist, emotional und als Symbol jedoch sehr wohl.

Robert Chanson (FDP, Zürich): Ich bin sehr froh, dass Regula Götsch vor mir gesprochen hat. Zurecht hat sie gesagt, dass es sachlich eigentlich nichts gegen diese Vorlage einzuwenden gibt. Dies unterscheidet

sich immerhin von dem, was Helen Kunz, die das Geschäft schon lange verfolgt, gesagt hat. Sie hat behauptet, dass mit der Vorlage eine Kapazitätserweiterung eindeutig vorgespurt sei. Doch Regula Götsch, die diese Geschäfte fast eben so lange verfolgt, kommt zu einem anderen Schluss. Von der Sache her betrachtet kann man also mindestens zwei verschiedene Meinungen haben.

Wir auf unserer Seite gehen davon aus, dass die Flughafenverwaltung im Rahmen der Kommissionsarbeit glaubwürdig dargelegt hat, dass die Reserve, die theoretisch durchaus besteht, nicht dazu verwendet wird, um effektiv mehr Flugverkehr zu bewirken. Es wäre unsinnig, dies zu tun, denn damit wäre der gute Ruf des Flughafens dahin. Auch Helen Kunz weiss, dass nicht nur unsere nationale Fluggesellschaft, sondern auch der Flughafen Kloten zu den weltweit beliebtesten und qualitativ hochstehendsten gehört. Zu den qualitativen Merkmalen gehört auch, dass es möglichst wenige Verspätungen gibt, dass keine Anschlüsse gebrochen werden und dass sinnvolle Flugpaare möglich sind. Nämlich, dass z.B. ein Flugzeug, das Zürich im Laufe des Abends angeflogen hat, am nächsten Morgen zu einer vernünftigen Zeit wieder abfliegen kann, ohne dass die Leute frühmorgens geweckt werden müssen. Dazu muss das Flugzeug aber zu einem vernünftigen Preis stehengelassen werden können. All diese Überlegungen müssen miteinbezogen werden. Ich möchte daran erinnern, dass es auch Fluggesellschaften gibt, die sich entscheiden, nicht mehr nach Kloten zu kommen. Gerade unlängst hat sich eine bekannte amerikanische Fluggesellschaft zu diesem Schritt entschlossen. Es sei nicht verschwiegen, dass dabei auch andere Gründe mitgespielt haben. Doch Kloten ist nicht einfach so attraktiv, dass wir uns alles leisten können und unseren Kunden – wenn wir schon von New Public Management sprechen – nicht entgegenzukommen brauchen. Wir sind davon überzeugt, dass die neuen Standplätze nicht zu einer Kapazitätserweiterung und damit auch nicht zu mehr Flugbewegungen führen werden.

Ich bin überrascht, dass ein anderer Aspekt, der indirekt wirksam für die Umwelt ist, in dieser Diskussion noch nicht angeführt worden ist. Ich möchte dies kurz tun. Die grösseren Flugzeuge sind leiser, transportieren aber mehr Passagiere. Am Boden werden wir somit wahrscheinlich etwas mehr Anreiseverkehr haben. Im Luftverkehrsbereich rechnen wir im Zusammenhang mit den Standplätzen aber mit keiner Zusatzbelastung.

Für das Bedürfnis, einen Schuss vor den Bug zu geben, habe ich volles Verständnis. Unsere Fraktion ist allerdings der einhelligen Überzeugung, dass Sie in allernächster Zeit – vielleicht schon heute morgen –

Gelegenheit haben werden, dies zu tun. Noch heute werden wir eine Interpellation behandeln, die stark in solch allgemeine Fragestellungen hineingeht. Versuchen wir doch, sachlich zu bleiben und schauen wir diese Vorlage aus einem objektiven Blickwinkel an. Die grosse politische Auseinandersetzung sollten wir dort führen, wo es angezeigt ist. Wir können eine eigentliche Lärmdebatte führen, wenn wir über die Antwort auf das Postulat betreffend Lärmmanagement diskutieren. Diese Vorlage hier ist dafür eigentlich ein untaugliches Objekt.

Ruedi Keller (SP, Hochfelden): Dieser Vorlage hätte ich vor drei Jahren, als die 5. Ausbautappe des Flughafens zur Debatte stand, gerne zugestimmt. Wir hätten auf jenen Zwei-Milliarden-Kredit nämlich verzichtet und mit weniger als einem Prozent davon diese Standplätze bewilligen können. Damals hiess es, der Flughafen platze aus allen Nähten, und es brauche dringend eine weitere Ausbautappe. Die 5. Etappe brauche es, um 220'000 Bewegungen möglich zu machen. Ich spreche ausschliesslich von gewerbsmässigen Linien und Charterverkehr. Dies hat Flughafendirektor Hans Peter Staffelbach in der Kommission ausgesagt, und das ist auch in der Schrift «Airport 2000» zu lesen, wo 200'000 Bewegungen als Eckwerte angegeben werden. 220'000 Bewegungen stehen auch in der offiziellen Weisung des Regierungsrates an den Kantonsrat. Der Zwei-Milliarden-Kredit für die 5. Ausbautappe fand die Zustimmung des Volkes. Verbunden damit war die Zusicherung, dass am Pistensystem nichts verändert werde und dass es damit mehr Arbeitsplätze am Flughafen und bei der Swissair gebe.

Der Swissair-Vertreter hat in der Kommission damals gesagt, dass sich die Swissair mit einem bescheidenen Wachstum begnügen würde. Ebenfalls mit der Zustimmung verbunden war die Aussage, dass man mit einem Planungshorizont bis ins Jahr 2010 rechne. Die Umweltbesorgten köderte man mit den Schilfteichen für Enteiserabwässer und einem günstigen Modal-Split beim landseitigen Verkehr.

Wo stehen wir heute? 1997 gab es 240'000 Bewegungen, das sind rund 10 % mehr als angeblich mit dem Flughafenausbau bewältigt werden sollten. Heute wird von 270'000 Bewegungen gesprochen, und weil dies offenbar nicht genügt, wird auch noch eine Pistenverlängerung geplant, sogar noch bevor der Spatenstich zur 5. Bautappe gemacht ist. Die Swissair und die Flughafendirektion, die beiden siamesischen Zwillinge, haben immer nur so viele Informationen geliefert, als es zur Erreichung des nächsten Etappenzieles notwendig war. Die Geschichte des Flughafens ist eine Geschichte nicht eingehaltener Versprechen, die Geschichte einer Kette von Wortbrüchen.

Zum Beispiel erklärte die Flughafendirektion damals, dass der Widerstand in den süddeutschen Gemeinden kein Problem sei und faktisch gar nicht existiere. In der Zwischenzeit wissen wir aber längst, dass es sich um einen eigentlichen Grenzkonflikt handelt und dass der Flughafen Kloten seit mehr als 10 Jahren vertragsbrüchig ist. Er hat die 1984 geschlossene Verwaltungsvereinbarung mit Deutschland nie eingehalten. Würde sie eingehalten, so müsste die Kapazität des Flughafens längst eingeschränkt werden. Doch das geht natürlich nicht. Lieber bleibt der Flughafen vertragsbrüchig und liefert damit der deutschen Seite ein Mittel in die Hand, die Schweiz z.B. bei Verkehrsverhandlungen unter Druck zu setzen.

Die Schilfteiche dienten als Köder für ein grünes Mäntelchen. Mittlerweile sind sie jedoch sang und klanglos zur Seite geschoben worden und nur noch in den Werbeprospekten für den Flughafen zu finden. Von der 4. Welle wurde nichts gesagt, bis die Abstimmung über den Flughafen ausbau vorüber war. Die Annahme, dass die Swissair dies schon früher gewusst hat, liegt allerdings nahe. Von einem bescheidenen Wachstum bei der Swissair kann nicht mehr die Rede sein. Die SAir-Groupe forciert heute das Wachstum, wo sie nur kann. Der Regierungsrat hat seine Hausaufgaben nicht gemacht. Er soll erst dafür sorgen, dass die Bevölkerung den Flughafen und dessen Auswirkungen akzeptieren kann. Doch das Gegenteil ist eingetroffen. Sogar diejenigen Bewohner und Gemeinden der Flughafenregion, die traditionell flughafenfreundlich eingestellt waren, beginnen zu rebellieren. Nun wird der Kredit von 17,9 Mio. Franken beantragt, ein Kredit, der gerade so gross ist, dass er nicht unter das obligatorische Referendum fällt.

Schauen wir die Vorlage etwas genauer an. In der Weisung von 1994 zur 5. Bauetappe sind diese Standplätze als unabhängiges Einzelprojekt erwähnt. Als Grund dafür wurde angegeben, dass sie wegen der neuen Gepäcksortieranlage notwendig seien. Die Crossair benötige sie für die SAB 340. In einer schriftlichen Auflistung dieser Projekte wurden die Standplätze West aber als unnötig bezeichnet, da der damals wichtigste Grund, nämlich die Aufhebung bisheriger Standplätze wegen dem Bau der Gepäcksortieranlage hinfällig wurde. Heute wird das Begehren nun neu begründet, nämlich mit der neuen Flotte bei der Swissair. Für grössere Flugzeuge würden Standplätze fehlen. Aber warum braucht es sie, wurden sie nicht in die Planung der 5. Bauetappe integriert? Mit einer Kapazitätserhöhung – so wird uns versichert – habe der Bau der Standplätze nichts zu tun. Doch ohne sie gebe es Engpässe, die Einschränkungen beim Flugverkehr nach sich ziehen würden. Also doch, ohne diese Standplätze wäre eine weitere Kapazitätserhöhung vorläufig in

Frage gestellt. Die neuen Flugzeugstandplätze hätten in die 5. Baustappe gehört, denn die Entwicklung zu grösseren Flugzeugtypen war absehbar.

Was sagte Regierungsrat Ernst Homberger in der Kommission? Wenn die 5. Baustappe normal laufen würde und bereits im Bau wäre, so bräuhete es die Plätze nicht. Was läuft denn nicht normal? Weiter heisst es, die beantragte Flugzeugabstellfläche sei für einen geordneten Betrieb von grösster Bedeutung. Was stellt denn diesen geordneten Betrieb in Frage? Wie konnte ein Milliardenwerk wie die 5. Baustappe geplant und dem Volk verkauft werden, ohne dass ein geordneter Betriebsablauf sichergestellt war? Nicht die fehlenden Standplätze sind das Problem, sondern die übergrosse Verkehrszunahme. Entweder handelt es sich um eine ausgesprochen schlechte Planung oder man hat uns wesentliche Informationen vorenthalten. In einem Interview mit der Weltwoche vom 1. Januar 1998 wurde der Swissair-Vertreter gefragt, bis in welches Jahr die Planung reiche. Er antwortete darauf, dass die Flottenplanung mit einem Zeithorizont von 12 Jahren bis ins Jahr 2009 reiche. Nun will man uns glauben machen, dass die Swissair vor vier Jahren noch nichts von den grösseren Flugzeugen gewusst haben soll. Midfield und Rollbahnen aber sind bereits für bedeutend grössere Flugzeuge dimensioniert. Rein technisch gesehen, könnte man dieser Vorlage ohne weiteres zustimmen. Damit lässt man sich aber erpressen, indem alles, was inzwischen geschehen ist, sanktioniert wird: Die Versprechen, die nicht eingehalten wurden, die Fehlinformationen, mit denen die Öffentlichkeit getäuscht wurde, das Taktieren, das integraler Bestandteil der Flughafenpolitik geworden ist.

Aus diesen Gründen bin ich nicht bereit, weiteren offenen oder versteckten Kapazitätserweiterungen zuzustimmen. Zuerst braucht es substantielle Anstrengungen und entsprechende Erfolge, um die stets zunehmende Gesamtbelastung durch den Flugverkehr einzuschränken. Dass es nun langsam genug ist, empfinden immer mehr Bewohnerinnen und Bewohner der Flughafenregion. Sie möchten nicht einfach Sklaven des Marktes und einiger wachstumsversessener Manager werden. Die Bevölkerung ist misstrauisch geworden und hat die Salami taktik satt. Auch flughafenfreundliche Kreise wenden sich nun gegen das masslose Wachstum des Flughafens.

Aus diesen Gründen werden ich und ein Teil meiner Fraktion gegen diese Vorlage stimmen.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Offensichtlich geht die Schwarzweissmalerei nun weiter. Die Grundsatzentscheide wurden im

Zusammenhang mit der 5. Ausbautetappe und der Beschränkung der Anzahl Flugbewegungen gefällt. Für die einen ist diese Vorlage heute offensichtlich ein Veloständer, der eigentlich nichts mit der Sache zu tun hat und den man als Übergangslösung nun einfach realisieren muss. Für die anderen wiederum ist er derart grundsätzlich, dass man Nein dazu sagt, obwohl dafür eigentlich keine sachlichen Gründe bestehen. Ich denke, dass wir so nicht Politik machen sollten. Wenn Politiker von nationaler Bedeutung das so machen, dann ist das deren Sache. Ich denke aber, dass so keine Sachpolitik gemacht werden kann, und dazu sind wir doch eigentlich aufgerufen.

Die Entwicklung beim Flughafen Zürich macht tatsächlich Angst. Diese Angst der Bevölkerung ist ernst zu nehmen. Ich bin in Glattbrugg aufgewachsen und kenne den Lärm wirklich zur Genüge. Auch in Kloten landen und starten die Flugzeuge immer wieder mal über meinem Kopf. Das heisst aber nicht, dass ich nicht gewusst hätte, dass der Flughafen da ist. Wir werden nie idyllische Zustände haben. Doch die Regierung sollte sich hinter die Ohren schreiben, dass sie einen Vertrauensverlust hinzunehmen hat. Immer wieder sind Versprechungen gemacht worden, die dem effektiven Tatbeweis nicht standhalten konnten. Es ist deshalb erfreulich, wenn die Gemeinden nun in direkte Gespräche miteinbezogen werden und ein «Round Table» eingeführt wird. Es ist nicht so, dass die Süddeutschen oder die Winterthurer in einer vergleichbaren Situation mit den Anliegergemeinden des Flughafens Zürich sind. Wenn wir beim Flugmanagement die verschiedenen Lärmbelastungen betrachten, dann haben die Winterthurer und die Süddeutschen tatsächlich idyllische Zustände. Natürlich weiss auch ich, dass Lärm subjektiv verschieden wahrgenommen wird. Doch ich wäre froh, wenn die Regierung mit der Bevölkerung kein Spiel triebe, sondern an einen Runden Tisch sässe und versuchte, die Probleme gemeinsam zu lösen.

Im Zusammenhang mit der 4. Welle hat die Regierung gesagt, dass die Swissair ein Wachstum vorweggenommen hat. Ich gehe davon aus, dass dies so richtig ist. Letztlich kann ich es zwar nicht beurteilen, doch ist es eine Aussage, die auf dem Tisch liegt. In welchem Rahmen das Wachstum nun fortschreiten wird, kann ich nicht beurteilen. Was ich aber sicher weiss, ist, dass es unzulässig ist, wenn einzelne Ratsmitglieder die Wirtschaft so darstellen, als sei sie bloss ein Anhängsel und nicht sehr relevant. Der Flughafen hätte sich deshalb in erster Linie auf die Bevölkerung zu konzentrieren. Ich glaube, dass die Forderung der Gemeindepräsidenten richtig ist, die Interessen der Wirtschaft und der

Bevölkerung gleichrangig zu behandeln. Dies wünsche ich mir von der Regierung, der Swissair, FIG und auch von den Gemeinden.

Wenn Peter Förtsch heute sagt, dass die Kapazitäten im Zusammenhang mit diesen Standplätzen in der Kommission nicht diskutiert worden sind, dann stimmt das so nicht. Selbstverständlich haben wir darüber diskutiert, dass diese Kapazitäten gegeben sind. Doch es wurde auch klar gesagt, dass mit diesen Standplätzen keine Kapazitätserweiterung geplant ist. Doch, dass grössere Flugzeuge und damit auch mehr Passagiere kommen, haben alle gewusst. Die Forderung von Helen Kunz für vernetztes Denken ist sicher richtig. Doch würde ich behaupten, dass bereits vernetzt gedacht wird.

Weltweit haben wir im Bereich des öffentlichen Verkehrs eine führende Infrastruktur aufgebaut. Mit der neuen Flotte ist die Swissair führend und lässt sich das ökologische Gedankengut auch einige hundert Millionen kosten. Für mich ist klar, dass das Nachtflugverbot – Herr Bruggisser hin oder her – nicht zur Diskussion steht. Tatsächlich sollten wir das Flugmanagement mit vernetztem Denken diskutieren. Wir sollten uns überlegen, welche Abflugrouten optimal sind. Dies nicht nur aus betrieblicher Sicht, sondern eben auch aus der Sicht der Lärmbelastung. Im Zusammenhang mit der 5. Ausbautappe wurde damals von Kurt Wottle gefordert, dass lärmige Flugzeuge höhere Taxen bezahlen müssen. Dieses Anliegen ist realisiert worden. Der Runde Tisch wurde von der Regierung erfreulicherweise aufgenommen, und auch hier wird das vernetzte Denken in alle Kanäle einfließen.

Ich finde es gefährlich, nur noch Symbole zum Ausdruck bringen zu wollen und zu sagen, dass eine Zustimmung sachlich eigentlich richtig wäre, man aber aufgrund des Drucks der Bevölkerung ablehnt, um ein symbolisches Zeichen zu setzen. Mit diesem Symbol geben Sie falsche Hoffnungen weiter, denn es ist ja nicht so, dass aufgrund dieser drei Standplätze ein Flugzeug mehr oder weniger landen würde. Diese Zusage wurde in der Kommission gemacht.

Aus diesen Gründen wird die Mehrheit der EVP-Fraktion den Standplätzen zustimmen. Die Flächen sind ausgewiesen, und die grösseren Flugzeuge, die auch ökologischer sind, werden Realität. Die Standplätze haben nicht zwingend Auswirkungen auf die Anzahl Flugbewegungen und das Passagieraufkommen. Es ist nun einmal so, dass grössere Flugzeuge kommen, die mehr Passagiere aufnehmen können. Wenn sich daraus statistisch eine Steigerung ergibt, dann heisst das noch lange nicht, dass alle anderen Faktoren kongruent dazu ansteigen müssen. Es ist aber wichtig, darauf zu achten, im Rahmen der

Konzession Rahmenbedingungen zu schaffen, die für die Bevölkerung ein Leben rund um den Flughafen zulassen.

Rolf Sägesser (FDP, Greifensee): Ich nehme kurz Bezug auf den Brief vom letzten Montag und möchte mich dann beim nächsten Traktandum zur allgemeinen Zukunft des Flughafens äussern. Den Verfassern des Protestbriefes, die unserer Kollegin Helen Kunz bekannt sein dürften, ist ohne Zweifel eine Spitzenleistung in der Desinformation gelungen. Ich nehme an, die 22 Gemeinde- und Stadtpräsidenten, die ihre Unterschrift darunter gesetzt haben, unterschreiben normalerweise in Kenntnis der Fakten und nicht aufgrund von Emotionen in ihrer Gemeindepolitik. Die Ersatzstandplätze West für eine bessere Bewirtschaftung der Flugzeuge waren als Einzelprojekt immer vorgesehen, ob 10% an Flugbewegungen mehr oder weniger. Deren Dringlichkeit ergibt sich nicht aus dem sogenannt unglaublichen Wachstum, sondern weil die Umstellung der Flugzeugflotten nicht nur bei der Swissair zügig von statten geht. Weil modernere Flugzeuge gerade auch aus ökonomischen und ökologischen Gründen grössere Spannweiten haben, brauchen sie mehr Platz am Boden. Die drei Plätze sind dringlich und haben mit Prognosen und Informationspolitik wenig zu tun. Die Midfield-Standplätze kommen eben zu spät. Hinsichtlich des Kreditbegehrens für diese Standplätze ist der Brief absolut unsinnig und eine Desinformation, der nun auch Regula Götsch unterliegt.

Wir von der FDP bleiben sachlich. Ich bitte Sie, der Vorlage zuzustimmen.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Nachdem wir heute morgen bereits zwei Pirouetten ehemaliger Kommissionsmitglieder vernommen haben, bleibt mir noch die sozialdemokratische Kür. Ich gehöre nicht zu jenen, die sich gerne anlügen lassen; weder von der Swissair noch von der Regierung oder von sonst irgend jemandem. Deshalb habe ich mir, gewieft mit Erfahrungen gerade auch mit solchen Organisationen, die Sache genau angeschaut. Dabei komme ich zum Resultat, dass die Angelegenheit, die wir heute hier verhandeln, nicht gelogen, geschummelt und auch nicht mit gezinkten Prognosen versehen ist. Es wird immer wieder behauptet, dass die neuen Standplätze schon in der 5. Bauetappe drin gewesen seien, dann aber als unnötig bezeichnet gekippt und nun durch die Hintertür wieder herein geschleust worden seien. Das ist schlicht und einfach falsch. In der Vorlage 3199 zur 5. Ausbautetappe finden Sie auf den Seiten 45 und folgende unter dem Titel «Von der 5. Etappe unabhängige Vorhaben» all diese Vorhaben. Darunter befinden sich auch diese Standplätze. Es geht also nicht darum, dass etwas durch

die Hintertür hereinkommt, sondern es ist mit offenen Karten gespielt worden, und das wissen wir seit einigen Jahren.

Es geht hier natürlich auch noch um diese unsägliche Kapazitätsfrage, die in besagtem Brief, den Rolf Sägesser angesprochen hat, ebenfalls wieder genannt worden ist. Auch ich war erstaunt über diesen Brief, weil die Verfasser nicht genau wissen, was unter der Kapazitätsfrage zu verstehen ist. Es gibt nämlich zwei Kapazitäten: Die eine ist diejenige der Personenzahl und die andere diejenige der Bewegungszahl. Die Bewegungszahl können wir beeinflussen, die Bewegungskapazität liegt in unserer Hand. Nicht in der Hand des Rates liegt hingegen die Kapazität der Personenbewegungen.

Der Kommissionspräsident hat Ihnen sehr schön dargelegt, worum es bei den grösseren Flugzeugen geht. Sie steigern die Bewegungskapazität nicht, sondern sie verursachen eine höhere Kapazität der Personen, die den Flughafen benutzen wollen. Die Rechnung ist ein einfacher Dreisatz. Wenn 20 Mio. Personen vom Flughafen Zürich aus fliegen wollen, und eine Maschine durchschnittlich 100 Plätze umfasst, dann werden 200'000 Bewegungen nötig. Umfassen die Maschinen 300 Plätze, braucht es nur 170'000 Bewegungen. So einfach ist die Sache. Das heisst, wir haben es in der Hand, die Zahl der Bewegungen zu steuern. Mit diesen grösseren Maschinen können wir das, doch die grösseren Flugzeuge brauchen eben auch grössere Garagen.

Das ganz grosse Problem – das beweisen die Leute, die auf der Tribüne sitzen – das mit diesen neuen Standplätzen verbunden wird, ist das Lärmproblem. Die Standplatzkommission hat sich vor Ort auf das Pistensystem begeben. Wir stellten uns dort hin, wo die Standplätze hinkommen, haben uns umgesehen und die Situation betrachtet. Siehe da, am Rümplanger Hang drüben, in einer Entfernung von 900 m sahen wir Baugespanne für 12 bis 15 Einfamilienhäuser stehen. Die Gemeinde Rümplang hat Land für Wohnzonen ausgeschieden und so wird nun dieses Land bebaut. Die gleiche Gemeinde Rümplang beklagt sich nun über den Lärm.

Rümplang ist nicht die einzige Gemeinde, auch im Gebiet zwischen Wallisellen und Opfikon werden zurzeit auf einem grossen Landstück 300 Wohnungen gebaut. 300 Wohnungen, und wo werden sie gebaut? Haargenau unter der Abflugschneise für die grossen Maschinen. Einen lärmigeren Ort kann man mir in diesem Gebiet nicht mehr nennen. Genau diese Gemeinden reklamieren jetzt über den Fluglärm. Natürlich kann man sagen, dass die Grundeigentümer das Recht haben, ihr Eigentum zu nutzen. Das stimmt auch. Doch bevor die Grundeigentümer ihr Recht ausüben konnten, hat die Politik diese Gebiete eingezont. In

diesem Punkt muss hier im Kantonsrat der Vorwurf klar der bürgerlichen Ratsseite gemacht werden. Sie erinnern sich an die Richtplandebatte im Januar 1995. Damals hat die SP immer wieder darauf hingewiesen, dass Siedlungsgebiete im Bereich des Fluglärms abklassiert werden sollten, damit dort nicht eingezont wird. Doch die rechte Seite leistete heftigen Widerstand und wehrte sich gegen die Abklassierung, damit genau in diesen Gebieten eingezont und gebaut werden konnte.

Manchmal habe ich den Eindruck, dass es gewisse Gemeinden gibt, die Teile ihrer Bevölkerung gewissermassen als lebendigen Schutzschild gegen den Fluglärm vor sich aufstellen, in der Hoffnung, so den Flughafen torpedieren zu können.

Die Frage nach der Wirtschaftlichkeit des Flughafens und die Anmerkung, dass der Flughafen nicht zu sehr bedrängt werden dürfe, weil das die Wirtschaft einschränke, ist immer wieder zur Sprache gekommen. Auch Regierungsrat Ernst Homberger soll dies offenbar kürzlich gesagt haben; so stringent sehe ich die Sache auch wieder nicht. Doch als Sozialdemokrat bin ich den Arbeitsplätzen auf dem Flughafen Zürich selbstverständlich verpflichtet. Vor wenigen Wochen hat das Unternehmen American Airlines bekannt gegeben, dass es seine tägliche direkte Verbindung Zürich–Washington aufhebt. Das sind 720 Bewegungen im Jahr. Gleichzeitig gab es bekannt, dass in Zürich im Administrativbereich 34 Stellen gestrichen werden. Das Streichen eines Fluges pro Tag – hin und zurück, das sind zwei Bewegungen – bedingt die Streichung von 34 Stellen im administrativen Bereich. Diese Entwicklung muss die Sozialdemokratische Partei im Auge behalten und dringend bekämpfen. Je mehr Druck auf den Flughafen ausgeübt wird, desto eher werden Fluggesellschaften dazu bewogen, die Destination Zürich zu streichen.

Was kann in dieser schwierigen Frage getan werden? Es kann ein Runder Tisch bestellt werden. Doch der Runde Tisch, der diesen Punkt nun diskutiert, eiert ganz gefährlich aus, weil einzig und allein die Gemeindevetreter darin aufgenommen sind. Es fehlen die Gewerkschaften, die Umweltverbände, die Parteien und die Wirtschaftsvertreter. Wenn nicht alle diese Elemente an jenem Runden Tisch zusammenkommen und einen Konsens finden, dann ist die Entwicklung des Flughafens zum Scheitern verurteilt.

Zurück zur Vorlage und der Kostenfrage: 17,9 Mio. Franken haben wir gehört und den Einwand, dass die Kosten absichtlich so tief gehalten werden, um das obligatorische Referendum zu umschiffen. Ich habe mir diese Frage auch gestellt, insbesondere, weil nur 10% dieser Kosten, also 1,79 Mio. Franken für Verschiedenes und Unvorhergesehenes vorgesehen sind. Wenn wir aber 10% für Verschiedenes und 15% für

Unvorhergesehenes – wie das in der Stadt Zürich z.B. vorgeschrieben ist – einsetzen würden, dann würden für Unvorhergesehenes 2,6 Mio. Franken eingestellt werden. Dies ergäbe ein Total von 20,3 Mio. Franken, womit das obligatorische Referendum ins Spiel käme. Es gäbe natürlich noch eine andere Möglichkeit. Der Rat könnte sich überlegen – ich stelle den Antrag nicht, sondern stelle es lediglich zur Diskussion –, ob man die Vorlage der freiwilligen Volksabstimmung unterziehen soll. Im Namen eines Teils der Sozialdemokratischen Fraktion bitte ich Sie, dieser Vorlage zuzustimmen und damit einen Beitrag für die Lärmbekämpfung zu leisten.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang): Heute soll der Rat den Bau von weiteren Standplätzen unabhängig von der 5. Bauetappe beschliessen. Im Namen der Grünen Fraktion wehre ich mich entschieden gegen diesen Bau. In der Vorlage 3399 über den Kredit für die 5. Bauetappe wurden die Standplätze West als unabhängiges Bauvorhaben erwähnt. Begründet wurde sie damit, dass vor Baubeginn für die durch die Gepäcksortieranlage wegfallenden Standplätze – ich unterstreiche «wegfallenden» – Ersatz geschaffen werden müsse. Inzwischen ist die Situation aber so, dass der zukünftige Standort der geplanten Gepäcksortieranlage definitiv feststeht und keine bestehenden Standplätze mehr betroffen sind. Herr Attenhofer, die Voraussetzungen haben sich somit grundlegend verändert.

Die Flughafendirektion informiert nun ein weiteres Mal nicht offen und transparent. Sie begründet den Bedarf für zusätzliche Standplätze heute damit, dass die Swissair ihre Flotte ergänzt. Die neuen lärm- und lufthygienisch günstigeren Flugzeuge haben eine grössere Spannweite und beanspruchen somit mehr Platz. Sie verschweigt, dass die nun zur Diskussion stehenden Standplätze zu einer weiteren, der 5. Bauetappe vorgezogenen, Kapazitätserweiterung führen. Auf dem Flughafen Zürich sind nicht nur die vorhandenen Slots (zugeteiltes Zeitfenster) für Start und Landung kapazitätsbestimmend, sondern vor allem die am Boden zur Verfügung stehenden Standplätze, die vorhandene Infrastruktur. Das heisst, dass jeder zusätzliche Standplatz kapazitätserhöhend ist und zusätzliche Flugbewegungen induziert. Diese Tatsache ist ein sachlicher Grund.

Die Swissair bestreitet nur etwa 50% der Bewegungen am Flughafen Zürich. Die anderen 50% werden von anderen Fluggesellschaften durchgeführt, die nicht alle dem hohen Standard der Swissair entsprechen. Gerade diese Tatsache liegt aber im Interesse der Swissair, die auf möglichst viele Zubringer mit Transitpassagieren angewiesen ist.

Zubringer die garantieren, dass die Belegung der Langstreckenflüge der Swissair so hoch wie möglich ist, da das «Hinterland» des Flughafens Zürich zu klein wäre. Zubringer, die – wenn wir Glück haben – mit den ausgemusterten Dreckschleudern der Swissair den Flughafen Zürich anfliegen.

Im Flugverkehr wird ein unbegrenztes Wachstum prognostiziert, das weltweit eine Verdoppelung des Flugverkehrs bis zum Jahr 2010 verursachen soll. Ein unbegrenztes Wachstum, an dem die Swissair mit Hilfe des HUB Zürich um jeden nur erdenklichen Preis teilhaben möchte. Der Preis wie negative gesundheitliche Folgen für die Anwohnerinnen und Anwohner, negative ökologische Auswirkungen und letztlich der volkswirtschaftliche Schaden, verursacht durch die entstehenden ungedeckten Folgekosten, ist dabei unglaublich hoch. Wir dürfen der Bevölkerung in der Flughafenregion das prognostizierte unbegrenzte Wachstum im Flugverkehr nicht mehr länger zumuten.

Die geplanten Standplätze bilden einen weiteren Puzzlestein neben der 4. Welle, dem Wunsch nach Auslagerung des Charter- und Privatverkehrs nach Dübendorf, der gewünschten Verlängerung der Piste 16, dem Fluglärm-Management und dem viel diskutierten «Right-Turn». Das sind viele kleinere und grössere Puzzlesteine, die alle nur ein Ziel verfolgen: die weitere Kapazitätserhöhung des Flughafens neben der 5. Bauetappe, um die Swissair an diesem ungebremsten Wachstum teilhaben zu lassen. Eine Kapazitätserhöhung würde die Firma Swissair vielleicht davor bewahren, auf dem Markt marginalisiert zu werden. Sie würde einer privaten Firma vielleicht Profit bringen, die Folgen aber müssten von der Bevölkerung und das Risiko vom Staat getragen werden. Unser Wirtschaftsstandort hat eine Kapazitätserhöhung in dieser Grössenordnung nicht nötig, damit er im internationalen Wettbewerb bestehen kann. Denn für einen HUB ist das «Hinterland» zu klein. Auch wäre ein grosser Teil an Transitverkehr nötig, um ihn genügend auszulasten.

Für eine solche Kapazitätserhöhung müssten die Bevölkerung und die Umwelt einen überdurchschnittlich hohen Preis zahlen. Wir dürfen diese Anliegen nicht länger ignorieren. Dies zeigt auch das an uns gerichtete Schreiben, welches uns auffordert, unsere politische Verantwortung gegenüber der geplagten Bevölkerung um den Flughafen endlich wahrzunehmen, indem wir heute keine zusätzlichen Kapazitäten am Flughafen schaffen und den Kredit für die zusätzlichen Standplätze ablehnen. Das Schreiben ist übrigens von 21 Gemeindepräsidenten und -präsidentinnen aus bürgerlich dominierten Gemeinden um den Flughafen unterzeichnet worden.

Im Namen der Grünen Fraktion stelle ich den Ablehnungsantrag.

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Der Flughafen Zürich ist für den Kanton Zürich und den überwiegenden Teil der Schweiz ein Wirtschaftsmotor ersten Ranges. Der Flughafen stellt den Anschluss des Binnenlandes Schweiz zu den übrigen Flughäfen in Europa und auf der ganzen Welt sicher. In den Gemeinden der Flughafenregion bestehen noch Kapazitäten zur Ansiedlung von Industrie, Handel, Dienstleistung und damit auch von Arbeitsplätzen. Einerseits profitiert die Flughafenregion wirtschaftlich vom Flughafen, andererseits hat sie teilweise massive Einschränkungen der Lebensqualität in Kauf zu nehmen.

Die Prognosen über die Zunahme von Flugbewegungen aus dem Jahr 1995 wurden 1997 massiv überschritten. Die Verlegung von Flügen ab Genf nach Zürich hat die Entwicklung beschleunigt. Durch die enorme Zunahme ist in vielen Gemeinden, welche dem Flughafen bis anhin eher positiv gegenüberstanden, Widerstand erwachsen. Eine ungenügende Informationspolitik hat dazu ebenfalls beigetragen. Die Aufforderung von 22 Gemeindepräsidenten an uns, den Kredit von 17,9 Mio. Franken abzulehnen, bestätigt die zunehmende Unzufriedenheit. Jene Gemeindepräsidenten vertreten immerhin eine Bevölkerung von rund 80'000 Personen. Visionen von Swissairmanager Philippe Bruggisser, den Charterverkehr nach Dübendorf auszulagern und damit die Kapazität von Kloten zu steigern, werden nicht goutiert und sind nicht dazu da, das Vertrauen zu fördern. Die Bevölkerung um den Flughafen erwartet, dass man ihre Anliegen ernst nimmt.

Die Swissair beabsichtigt, ab Oktober die alten Airbusse A310 durch lärmärmere Maschinen des Typs A330 zu ersetzen. Durch die rund 15 m grössere Spannweite der neuen Flugzeuge ergibt sich ein wesentlich höherer Platzbedarf. Diese Begründung ist nachvollziehbar und berechtigt.

In den Schlussbemerkungen schreibt der Regierungsrat, dass durch die neuen Standplätze kein zusätzlicher Flugverkehr und keine erhöhten Flug- und Lärmimmissionen für die umliegenden Gemeinden entstehen. Ähnliche Versprechen wurden früher aber auch schon gemacht. Diese konnten jedoch mehrheitlich nicht eingehalten werden. Die Bevölkerung um den Flughafen erwartet, dass – wie vom Regierungsrat versprochen – durch den Bau der Standplätze kein zusätzlicher Flugverkehr und keine erhöhten Immissionen entstehen. Der Flughafenbetreiber hat dafür den Nachweis zu liefern, sonst wird er weiter an Vertrauen und Akzeptanz verlieren.

Ich stimme der Vorlage mit gemischten Gefühlen zu. Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens ist zu gross, um das vorliegende Projekt abzulehnen.

Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur): Zur Debatte stehen zusätzliche Flugzeugstandplätze, weil laut Weisung «die zur Verfügung stehenden Flächen bis zum letzten Quadratmeter ausgenützt sind. Schon kleinste Abweichungen der entsprechenden Planung führen zu Kettenreaktionen im Betriebsablauf, die in den Spitzenzeiten nicht mehr aufgefangen werden können und zu Verspätungen führen.» Wie es scheint, sind dies unhaltbare Zustände. Fürwahr ist es eine grosse Überraschung, dass in den letzten Tagen trotz dieses Notstands rund 150 zusätzliche Flugzeuge auf dem Flughafen einen Parkplatz fanden, um die zahlreichen Regierungshäupter zum Weltwirtschaftsforum in Davos zu bringen und Tage später wieder heimzufliegen. Laut dem Landboten vom 2. Februar 1998 war all dies möglich, «ohne den normalen Flugverkehr zu stören». Die Flughafendirektion war stolz auf ihre Extraleistung. Nichts gegen diesen Effort. Doch wie bringe ich dies mit den eben zitierten Sätzen aus der Weisung des Regierungsrates überein, die besagt, dass nicht der kleinste zusätzliche Parkplatz vorhanden ist?

Bei den Erläuterungen zur 5. Ausbautappe des Flughafens wurde damals ebenfalls gejamert, es seien alle Kapazitäten ausgeschöpft. Doch seit den letzten zwei Jahren erleben wir eine massive Steigerung der Flugbewegungen, so dass uns Hören und Sehen vergeht. All dies vor der 5. Ausbautappe. Das Vortäuschen von Engpässen zieht nicht mehr so gut. Wir lassen uns kein zweites Mal das Fell über die Ohren ziehen; schon gar nicht mit dem Wissen, dass beim Ausbau der 5. Etappe weitere Standplätze vorgesehen sind. Wenn heute 150 zusätzliche Flugzeuge während Tagen auf dem Flughafen Platz finden, so dass sie notabene jederzeit wieder abfliegen können, spricht gar nichts für diese Standplätze.

Ich komme zu einem weiteren Punkt, der heute hier im Rat sehr wenig Beachtung fand. Solidarität mit den Gemeinden, die uns heute bitten an sie zu denken, ist gefragt. Als noch Flugbewegungen in verträglichem Masse getätigt wurden, trugen diese Gemeinden den Flughafen mit. Doch die heutige HUB-Begehrlichkeiten wollen sie zu Recht nicht unterstützen. Dazu fehlt uns das «Hinterland». Es geht dabei nur noch um Profite. Wir wollen aber für unser schönes Zürich eine Wohnqualität beibehalten. Denken Sie an die Bevölkerung, die um den Flughafen herum wohnt, und nicht nur an Ihre eigene Wohnqualität.

Lehnen Sie diese Vorlage bitte ab.

Hans-Peter Züblin (SVP, Weiningen): Frau Götsch, wir als Politiker mit Verantwortung sollten nicht mit Emotionen entscheiden, schon gar nicht symbolisch. Wir sollten sachlich bleiben und sachlich entscheiden.

Der Flughafen ausbau ist von der Bevölkerung bewilligt worden und sollte endlich an die Hand genommen werden. Zu einem Ausbau gehören nun einmal Abstellplätze, damit der Flugverkehr entsprechend sinnvoll bewältigt werden kann. Setzen Sie heute kein falsches Zeichen für den Wirtschaftsstandort Zürich. Auch für den Wirtschaftsstandort Schweiz ist der Flughafen Kloten sehr wichtig. Er stellt direkt wie auch indirekt viele Tausend Arbeitsplätze zur Verfügung. Auch das Gewerbe in der Agglomeration profitiert als Zulieferant des Flughafens. Diese Betriebe bieten ebenfalls wieder Ausbildungs- und Arbeitsplätze. Daher kann ich nicht begreifen, dass die Gemeindepräsidenten in besagtem Brief ein Nein befürworten. Eine solche Vorlage verdient ein Ja, profitieren doch auch diese Gemeinden von den Arbeitsplätzen im Ort wie auch am Flughafen. Ich hoffe, dass auch die linke Seite auf die Arbeitsplätze am Flughafen Zürich Rücksicht nimmt. Ich denke an die Voten vom letzten Montag.

Mit einem Nein setzen wir international ein falsches Zeichen für den Wirtschaftsstandort Zürich und auch für den Wirtschaftsstandort Schweiz. Abgestellte Flugzeuge erzeugen keinen Lärm.

Bruno Dobler (parteilos, Lufingen): Auch Luftverkehr kann ausgelagert werden. Ich bin mit dem Flughafen wirklich stark verbunden. Ich bin stolz auf den Flughafen Zürich. Ich wohne auch in der Region, nämlich in Lufingen. Ich sage noch einmal, dass Luftverkehr ausgelagert werden kann. Heute morgen haben wir im ersten Votum gehört, dass man die Zusammenhänge richtig sehen muss. Fliegen beginnt weder auf dem Flughafen noch auf dem Boden und schon gar nicht im Flugzeug. Es scheint, dass das Fliegen hier im Kantonsrat beginnt. Wir haben heute morgen ebenfalls gehört, dass ein HUB am Flughafen Zürich eine Illusion sei. Wenn dem so ist, wäre die Langstreckenfliegerei auch eine Illusion. Doch ohne Langstreckenfliegerei haben wir weniger Mitarbeiter und einen immensen volkswirtschaftlichen Schaden. Wir müssen die Zusammenhänge sehen. Jedes Kurzstreckenflugzeug, das ab Zürich operiert wird und eine Tagesverbindung herstellt, schafft direkt 40 und indirekt 60 Arbeitsplätze. Jedes Langstreckenflugzeug schafft 110 direkte und bis zu 230 indirekte Arbeitsplätze. Von Hartmuth Attenhofer haben wir gehört, dass vom Abbau einer einzigen Linie – allerdings mit einem Ausgangsort in den USA – 34 Arbeitsplätze

betroffen sind. Wenn die Schweizer Fluggesellschaften, die auf den Flughafen Zürich angewiesen sind, Strecken streichen müssten, wären die Auswirkungen natürlich noch einmal ganz anders.

Die Zusammenhänge müssen richtig gesehen werden. Selbstverständlich erzeugt der Flugverkehr Lärm und Emissionen. Doch blicken wir ein wenig zurück. 1948 wurde der Flughafen Zürich eröffnet. Dieses Jahr wird das 50. Jubiläum gefeiert. 1948 gab es in den Flughafengemeinden Rümlang, Kloten, Opfikon 5265 Einwohner. 1996 wohnten in diesen Gemeinden 32'431 Einwohnerinnen und Einwohner. Im ganzen Kanton Zürich gab es 1948 nur 86'000 Einwohner. Ende 1996 betrug die Einwohnerzahl 1'179'000. Die Zahlen aus dem Jahr 1996 sind leider die letzten mir zur Verfügung stehenden Zahlen. Das heisst, wir hatten im Kanton Zürich eine Einwohnerzuwachsrate von 72%. Und in den Flughafengemeinden? In den Flughafengemeinden ist die Einwohnerzahl um sieben Mal mehr angestiegen als in den übrigen Teilen des Kantons.

Dies sicher nicht, weil sich die Leute am Lärm erfreuen, doch der Markt spielt gut auf dem Flughafen. Die Landpreise und die Mieten sind günstig. Auch das muss immer wieder gesagt werden. Kaum sind die Leute in Flughafennähe eingezogen vergessen sie, dass mit dem günstigeren Preis eben auch Lärm verbunden ist. Die 22 Unterschriften der besagten Gemeindepräsidenten, die 77'000 Einwohnerinnen und Einwohner vertreten, haben mich sehr überrascht. Auch der Gemeindepräsident von Lufingen hat den Brief unterzeichnet. Ich wohne in Lufingen und kann Ihnen sagen, dass der Luftverkehr in Lufingen alles andere als störend ist. Dafür habe ich kein Verständnis und begreife nicht, weshalb er das Schreiben unterzeichnet hat. In der Zwischenzeit ist er allerdings auch nicht mehr Präsident. (Heiterkeit).

Standflächen ermöglichen eine flexible Abwicklung des Flugverkehrs. Sie sind ökologisch sinnvoll, weil sie Wartezeiten von Flugzeugen mit laufenden Triebwerken verhindern, die sonst stehend viele Tonnen Kerosin verbrennen würden. Für einen effizienten Flugverkehr sind die Standplätze einfach notwendig. Die Argumentation haben wir heute morgen auch schon gehört. Wenn ein Flugzeug 44 m Spannweite hat, ein neues 60 m Spannweite, dann braucht es einfach mehr Raum, um letzteres abzustellen. Dies hat weder mit mehr Lärm noch mit zusätzlichen Kapazitäten etwas zu tun. Selbstverständlich braucht es auf dem Flughafen eine demokratische Verteilung des gesamten Luftverkehrs. Es braucht logische und ökologische Abflugrouten.

Unser Regierungsrat braucht die Freude und den Mut, sich für den Flughafen stärker einzusetzen. Es muss ihm gelingen, künftig mehr zu

agieren als zu reagieren. Er muss vor die Leute hinstehen und ihnen die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens klarmachen. Denn diese Bedeutung reicht über die Regionen der Schweiz hinaus. Es braucht eine neue Allianz zwischen der Bevölkerung des Flughafens, den Benützern des Flughafens und den Organisationen, die heute gegen den Flughafen schiessen.

Der Flughafen ist einer der Betriebe, der in unserem Kanton funktioniert und erst noch ein staatlicher Betrieb ist. Solche Betriebe können wir eigentlich nicht genug haben.

Ich bitte Sie, diese Vorlage zu unterstützen.

Theo Schaub (FDP, Zürich): Das Verhalten der linken Ratsseite und des Landesrings überrascht mich nicht. Dafür bin ich schon zu lange im Rat. Beim Landesring kommt es immer darauf an, wer im Rat sitzt. Sässe Monika Weber hier, würde es wahrscheinlich ganz anders tönen. (Heiterkeit). Auch auf der linken Ratsseite ist das Verhalten nicht neu. Ich erinnere an die Diskussionen um den HB Südwest. Die SP-Apostel von Ursula Koch haben damals gepredigt, dass der Bau unerwünschte Arbeitsplätze bringen würde. Hören Sie sich das in der heutigen Zeit an: «unerwünschte Arbeitsplätze», und dies aus dem Munde von Sozialdemokraten. Den Apostel, der dies von sich gegeben hat, kenne ich persönlich, es war eine Frau. Es spielt sich heute genau das gleiche Ritual ab, wie damals bei der Messe Zürich. Zuerst wehrt sich die linke Ratsseite mit Händen und Füßen. Dann kommt ein langsamer Reifeprozess gefolgt von einer Kehrtwendung, die sich bald in Unterstützung umwandelt. Am Schluss geben sich die ursprünglichen Gegner als Erfinder der Messe Zürich aus. Sehen Sie sich die Wahlpropaganda an. Kein Stadtrat, der ursprünglich dagegen war, kann es sich heute leisten, sich irgendwo im Rahmen der Messe Zürich gross zu produzieren. Lesen Sie den Tages-Anzeiger vom vergangenen Samstag mit Willy Küng. Die Verhinderer und Verzögerer geben sich heute als grosse Wirtschaftsfreunde aus und üben sich als Wirtschaftskapitäne. Geben Sie ihre defensive Haltung doch auf und machen Sie es wie Hartmuth Attenhofer. Als einziger auf der linken Ratsseite sieht er klar und hat noch Zukunftsvisionen. Nein-Sager brauchen wir keine mehr, davon gibt es schon genug.

Sagen Sie Ja zu einer zukunftsgerichteten Entwicklung unseres Flughafens. Stehen Sie heute zur Sache und nicht erst dann, wenn beharrliche Bürgerliche die Ziele realisiert haben.

Susanne Rhis-Lanz (Grüne, Glattfelden): Auch in der Wohngemeinde Glattfelden sind die Zeiten endgültig vorbei, in welchen die Menschen noch vom Hahn auf dem Mist geweckt wurden. Das Zeitalter des permanenten Fluglärms hat Einzug gehalten. Am schlimmsten habe ich den Fluglärm aber in Opfikon empfunden. Ich bitte Sie, gehen Sie einmal dorthin und spüren Sie am eigenen Leib, welche Strapazen der dortigen Bevölkerung zugemutet werden. Erleben Sie, wie bedrohlich nah und oft die Flugzeuge über die Hausdächer donnern und wie oft die Fenster im Schulhaus Halden noch geöffnet werden können. In der Meinung, der Flughafen bringe zusätzliche Arbeitsplätze, die Entwicklung des Flughafens verlaufe schrittweise wie geplant und die Verantwortlichen hätten stets auch das Wohl der Menschen rund um Kloten im Auge, hat die Bevölkerung der 5. Bauetappe zugestimmt. Viele Stimmberechtigte würden sich heute anders entscheiden. Ich als Grüne habe dieser ungesunden Entwicklung schon immer skeptisch gegenüber gestanden. Dass nun aber auch 22 Gemeindepräsidenten der umliegenden Dörfer – wohlverstanden sind die meisten aus der SVP – für ihre Bevölkerung auf die Barrikaden gehen, lässt aufhorchen. Nun scheinen wirklich alle gemerkt zu haben, dass es mit dem grenzenlosen Wachstum und dem Hintergehen der Bevölkerung ein Ende haben muss. Das Volk hat gemerkt, dass es angelogen worden ist, denn bereits vor Beginn der 5. Bauetappe ist die nach dessen Abschluss erwartete Zahl der Flugbewegungen erreicht worden. An die Versprechen, dass die neuen Standplätze weder zusätzlichen Flugverkehr noch erhöhte Luft- und Lärmimmissionen mit sich bringen, glaubt das Volk jetzt nicht mehr. Es hat das Vertrauen in die Verantwortlichen verloren.

Ich möchte deshalb einen Appell an die bürgerlichen Vertreter und Vertreterinnen dieses Rates richten: Helfen Sie doch mit, Ideen für die Erhaltung einer gesunden Wirtschaft ohne überbordenden Flugverkehr zu entwickeln. Nehmen Sie die Anliegen der Gemeindepräsidenten ernst und unterstützen Sie den Bau der Flugzeugstandplätze nicht.

Rudolf Ackeret (SVP, Bassersdorf): Als Bewohner einer Nachbargemeinde von Kloten ist mir das Lärmproblem durchaus bekannt. Die zunehmenden Immissionen durch Strassen-, Schienen- und Luftverkehr sind ernst zu nehmen und können vor dem Hintergrund der betroffenen Bevölkerung nicht einfach bagatellisiert werden. Gerade die letztjährigen Steigerungen der Flugbewegungen haben deutlich gemacht, dass der Lärm bestimmten Gemeinden nicht einfach beliebig zugemutet werden kann. Es ist deshalb wichtig, dass alle technischen Möglichkeiten ausgeschöpft werden und ein echtes Fluglärm-Management an die

Hand genommen wird. Massnahmen wie der «Right-Turn» sollten verwirklicht werden, auch wenn die Stadt Zürich davon betroffen ist. Aus Sicht der betroffenen Landgemeinden kann es nicht angehen, dass die Stadt einen Finanzausgleich geltend macht, sich aber andererseits vom Fluglärm zu verschonen versucht. Der Flughafen Zürich trägt schliesslich auch zum Wohl des Wirtschaftsstandortes Zürich bei. Geht es einerseits darum, die Fluglärmbelastung für die Bevölkerung mit den notwendigen technischen Mitteln im Griff zu behalten, kann es andererseits nicht angehen, den Flughafen in seiner Funktionsfähigkeit und Wirkkraft für die Zürcher Wirtschaft als Arbeitgeber und als Standortfaktor von erstrangiger Bedeutung zu beeinträchtigen.

Wenn von grüner und linker Seite gesagt wird, dass dem grenzenlosen Wachstum des Flughafens Einhalt geboten werden müsse, so ist das polemisch und erinnert an die seinerzeitigen – aus heutiger Sicht eher zynischen – Forderungen der achtziger Jahre, wie wohl es uns anstünde, den Gürtel enger zu schnallen. Denn wir wollen nicht noch mehr Arbeitslosigkeit und einen Flughafen, der nicht mit der Entwicklung Schritt halten kann und uns mit der Welt nicht mehr direkt zu verbinden vermag. Die Devise muss eher lauten: Lieber gewisse Lärmimmissionen als Wirtschaftstotenstille. Mit dem beantragten Kredit für den Bau von Flugzeugstandplätzen wird ein prekärer Zustand minimal verbessert.

Ich ersuche Sie deshalb, dem Kredit mit Überzeugung zuzustimmen.

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Auch ich komme aus einer Gemeinde, die vom Fluglärm betroffen ist, und in welcher sich die Bevölkerung über die zukünftige Entwicklung des Flughafens und die Fluglärmbelastung Gedanken und Sorgen macht. Trotzdem möchte ich zu diesem Geschäft eine differenziertere Meinung abgeben, als dies Ratskollegin Helen Kunz in den Gemeinden rund um den Flughafen getan hat. In ihrem Schreiben wird im Zusammenhang mit dem Baukredit ausschliesslich von Kapazitätssteigerungen auf dem Flughafen gesprochen. Dies ist eine Verzerrung der Tatsachen und entspricht nicht der heutigen Vorlage. Wir wären besser beraten gewesen, wenn die Vorlage auch den Gemeinden zugestellt worden wäre.

Bei diesem Projekt geht es in erster Linie um die Sicherheit des Flugbetriebs auf den Vorfeldern des Flughafens. Das Problem ist schon lange bekannt, dass zu wenig Standplätze vorhanden sind und deshalb die entsprechenden Sicherheitsabstände, die heute in international gültigen Regelungen festgehalten sind, nicht eingehalten werden können. Dieses Projekt steht nicht im Zusammenhang mit der 5. Ausbautetappe

und wurde in der Abstimmungsvorlage ausdrücklich als unabhängiges Einzelprojekt ausgeklammert. Der Kanton müsste sich bei einem Zwischenfall, z.B. bei einer Kollision beim Manövrieren auf den Standplätzen, die nicht nur mit einem materiellen Schaden ausgehen könnte, sogar Vorwürfe gefallen lassen, dass das Problem längst bekannt war, aber anstatt mit Sicherheitsmassnahmen gelöst, verpolitisiert wurde. Wenn Helen Kunz in ihrem Begleitschreiben den Gemeinden mitteilt, dass wir uns der wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens alle bewusst sind, und ihn dabei nach wie vor unterstützen, so stelle ich fest, dass die Standplatzfrage weniger von wirtschaftlicher Bedeutung ist, sondern vielmehr eine dringende Massnahme der Sicherheit darstellt. Mit einem solchen Vorgehen werden die vertrauensbildenden Massnahmen zur Wahrung der Interessen der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung nicht eingebracht, sondern es wird ausschliesslich ein Beitrag zur Polarisierung geleistet.

Die Bevölkerung um den Flughafen ist dringend darauf angewiesen, dass ihre berechtigten Anliegen glaubwürdig eingebracht werden. Mit dem Verhindern des Baus von Standplätzen ist diesem Anliegen jedoch ein Bärendienst erwiesen.

Ich bitte Sie, dem Bauprojekt zuzustimmen.

Regierungsrat Ernst Homberger: Eigentlich geht es bei diesem Geschäft um die Standplätze, die wir für die Flugzeuge mit grösserer Flügelspannweite zusätzlich errichten wollen. Nun haben wir uns den ganzen Morgen mit der Flughafenentwicklung auseinandergesetzt. Dieses Thema war erst beim nächsten Geschäft traktandiert.

Mit einem Punkt, der genannt worden ist, habe ich gewisse Schwierigkeiten, nämlich mit dem Anlügenlassen. Gehen wir der Sache auf den Grund. Unter meinem Vor-Vorgänger, Regierungsrat Hans Künzi, wurden die Arbeiten für die 5. Bauetappe begonnen. Aufgrund der damaligen Abschätzungen und Prognosen wurde die 5. Bauetappe geplant. Die Kommission hat unter Regierungsrätin Hedi Lang getagt und darauf ist die Abstimmungszeitung entstanden. Glauben Sie doch nicht, dass diese beiden Personen die Bevölkerung einfach anlügen wollten. Prognosen sind eben nur Prognosen, die sich auch ändern können. Wenn Sie die Bevölkerungsentwicklung rund um den Flughafen in den sechziger Jahren hätten prognostizieren müssen, hätten Sie ein solches Wachstum wahrscheinlich auch nicht erwartet. Nehmen Sie deshalb zur Kenntnis, dass sich die Situation durch die Deregulierung generell, speziell aber im Luftverkehr, grundlegend geändert hat. Sie ist in Europa unerwartet stark und rasch vorangeschritten und hat zu gewissen Veränderungen

geführt, die in den Jahren 1989 bis 1991 nicht prognostiziert werden konnten.

Wir können uns weder der Globalisierung noch der Deregulierung entziehen. Sie sind vorhanden und wirken, z.B. auf die Telekommunikation, auf die Bahn – siehe Bahnreform –, auf die Elektrizitätswirtschaft und nicht zuletzt auf die Luftfahrt ein. In den USA hat diese Entwicklung vor etwa 10 bis 12 Jahren stattgefunden. Bei uns hat das Parlament im letzten Jahr einer Änderung des Luftfahrtgesetzes zugestimmt. In dieser Änderung ist die Deregulierung des schweizerischen Luftfahrtgesetzes enthalten. Dort wurde nicht zuletzt auch das Monopol für die Swissair gelockert oder aufgebrochen. Das heisst, dass sich die Swissair keinem staatlich regulierten – das ist es, was Sie immer von mir verlangen, was ich aber gar nicht kann –, sondern einem freien Wettbewerb stellen muss. Glücklicherweise befinden sich beide, sowohl die Swissair als auch der Flughafen in den schwarzen Zahlen. Dies muss hier auch wieder einmal festgehalten werden.

Ein weiterer Punkt: Der Flughafen Zürich ist ein Landesflughafen. Genauso wie die Autobahnen oder grosse Strecken der Eisenbahn untersteht er der bundesrechtlichen Hoheit. Seien wir doch froh, dass wir in unserem Kanton solche Installationen haben. Wenn wir sie einmal verloren haben, dann können wir diesen Rückstand nie mehr wettmachen, auch nicht mit noch so viel Geld.

Ich komme zum vernetzten Denken. Ich glaube, die Regierung denkt weit vernetzter als Sie ahnen. Ich gebe Ihnen ein Beispiel: Nehmen Sie Ihre Forderung von letzter Woche und bringen Sie sie in Zusammenhang mit der heutigen Debatte. Dort haben Sie gefordert, neue Arbeitsplätze und neue Lehrstellen zu schaffen. Und nun wollen Sie die eine Branche, die im Moment überraschenderweise floriert, nämlich die Luftfahrt, plötzlich wieder bremsen. Den Forderungen der achtziger Jahre, die blühende Wirtschaft etwas einzudämmen und den Wasserkopf Zürich etwas zu entschlacken, sollen wir heute beim Flughafen auch wieder nachkommen. Der Flughafen ist kein Wasserkopf, sondern ein Schlüsselstandortfaktor für unsere Wirtschaft. Mit Hochschulen, Finanzplatz und einer schönen Umgebung alleine halten Sie keine Firmensitze in Zürich. Wir haben mit dieser Situation schon genügend zu kämpfen, weil wir 1990 den EWR-Anschluss verpasst haben. Geben sie dem Standort Zürich doch wenigstens die Chance, auf dem internationalen Parkett zu bleiben. Wenn Sie mit dem «Hinterland» kommen, muss ich Ihnen sagen, dass das «Hinterland» für alle unsere Industrien und Dienstleistungen genau gleich klein oder gross ist. Die Chemie oder die Maschinenindustrie und auch die Banken sind auf die Exporte

angewiesen. Nur mit dem «Hinterland» könnten die Banken nicht derart arbeiten. Diese Unternehmen, diese Branchen sind im Moment die einzigen, die Arbeitsplätze schaffen. Der Staat kann dies nicht mehr und sollte es wahrscheinlich auch nicht mehr.

Wenn Sie diese Zusammenhänge sehen, ist es sicher richtig, dass sich die Regierung unter Berücksichtigung der umliegenden Bevölkerung für den Flughafen einsetzt. Das möchte ich betonen. Trotz dem Wachstum von Flugbewegungen hat sich der Leq auf den Hauptabflugrouten West und Süd praktisch nicht verändert. Wir sind bestrebt, der Lärm- und Umweltbelastung mit der neuen Flotte, also mit technischen Verbesserungen entgegen zu steuern. Das gilt nicht nur für die Swissair, die heute gegen die 60% des gesamten Verkehrs am Flughafen bestreitet, sondern wir werden mit unseren Gebührenmodellen auch die anderen Gesellschaften dazu zwingen, Flugzeuge mit besserer Umweltverträglichkeit zu bringen. Dies ist ein ganz wichtiger Punkt.

Ich komme zum Punkt Vertrauen. Die nüchterne Information der Flughafendirektion und der Regierung, die die Zeitschrift Facts ohne grossen Kommentar präsentiert hat, ist vielleicht von verschiedener Seite missverstanden worden. Es wurde dabei zu wenig darauf geachtet, wie die einzelnen Erzeugnisse zustande gekommen sind. Wenn man sie einzeln und nicht vernetzt liest, dann können falsche Eindrücke entstehen. Wir sind jedoch dabei, miteinander darüber zu diskutieren. Der erste «Round Table» vom letzten Freitag hat gezeigt, dass man sich über gewisse Punkte durchaus unterhalten kann und muss. Unter Plafonierung können Sie sehr viel verstehen, so z.B. Plafonierung der Immissionen oder der Flugbewegungen. Für etwas werden wir uns entscheiden müssen, um einen Konsens zustande zu bringen. Wir sind also dabei, in diesem Punkt etwas zu verbessern.

Es hat mich etwas erstaunt, dass bereits wieder ein Arbeitspapier in den Händen von Helen Kunz ist. Doch dies scheint in letzter Zeit so üblich geworden zu sein. Ein Arbeitspapier, von welchem nicht einmal ich Kenntnis habe, weil es unter den Fachleuten wohl zuerst diskutiert werden muss. Ich gratuliere Ihnen, Frau Kunz. Sie haben bestimmt einen Fuss sehr tief in meiner Flughafendirektion, sonst wäre ich wahrscheinlich vor Ihnen dran. Das Strategiepapier ist mir bekannt.

Noch ein Wort zur 4. Welle, auch wenn sie nicht direkt zu diesem Geschäft gehört, doch wurde das Thema sehr stark andiskutiert. Die Swissair – nehmen Sie das zur Kenntnis, wir haben es schon x-mal geschrieben – hat sich intern sehr kurzfristig für die 4. Welle entschieden. Sie hat mit Hilfe der Marktforschung zwar versucht herauszufinden, wo es noch Märkte gibt, die noch nicht bearbeitet sind, und wo es

Möglichkeiten gibt, solche am Flughafen unterzubringen. Während den drei Hauptwellen zu den Spitzenzeiten gab es von der Schalterkapazität, von der Standplatzkapazität oder der Arbeitskapazität her absolut keine Möglichkeiten mehr. Die Swissair ist das Risiko eingegangen. Sie hat die 4. Welle geplant und gehofft, dass sie etwas bringt. In der Tat ist es ihr gelungen, auf dem Langstreckennetz neue Verbindungen so zu koordinieren, dass man heute hier früher abfliegen kann, am anderen Ort früher ankommt und wegen der Zeitverschiebung fast einen ganzen Arbeitstag gewinnt. Das sind Gedanken, die sich ein Unternehmen wie die Swissair, das ohne Subventionen überleben will, machen muss. Es reicht schon, dass wir den öffentlichen Verkehr mit über 350 Mio. Franken öffentlichen Steuergeldern subventionieren müssen. Lassen wir der Swissair doch ihre Möglichkeiten.

In diesem Sinn, und unter dem Aspekt, dass wir vernetzt und koordiniert denken, aber keine Spinnweben ansetzen lassen, möchte ich Sie bitten, dieser Vorlage zuzustimmen.

Daniel Vischer (Grüne, Zürich): Ich möchte auf zwei Bemerkungen von Regierungsrat Ernst Homberger eingehen. Sie wissen, ich vertrete in diesem Zusammenhang die Interessen des Bodenpersonals bei der SAir-Group.

Sie haben behauptet, dass anfangs der neunziger Jahre niemand die Deregulierung im Luftverkehr hätte voraussehen können. Dies muss ich bestreiten. Ich glaube, dass dies ein Fehler der damaligen Führung der Swissair und des Kantons war. Wenn es ein Paradigma gewissermassen für die Vorwegnahme der Globalisierung gab, so war dies der Luftverkehr. Denn die Deregulierung des Luftverkehrs ist ein Resultat der amerikanischen Deregulierung der achtziger Jahre. Die Swissair wäre gar nicht vor der Notwendigkeit des Alcazar-Projektes gestanden, wenn nicht die Deregulierungsfrage im Vordergrund gestanden hätte. Ich bin der Meinung, dass die damalige Führung der Swissair das Tempo, mit welchem jener Deregulierungsschub auch auf Europa übergegriffen hat, unterschätzt hatte. Heute stehen wir gewissermassen vor der Diskussion über das Resultat der neuen Deregulierungswelle. Dabei haben wir ein Problem. Wir vermischen nämlich zwei Kernfragen miteinander. Kloten bleibt dann ein HUB, wenn die SAir-Group eine selbständige Fluggesellschaft bleibt und sich nicht einer der grossen unterwerfen muss. Insofern hat Swissair-Manager Philippe Bruggisser mit seiner Prognose sogar recht. Denn es ist klar, dass eine mit der British Airways oder mit der Lufthansa und ihren Konglomeraten verbundene Swissair Mühe haben dürfte, das Standbein Kloten als HUB zu erhalten. Weder

Sie noch die Führung der Swissair wissen heute, wie die diesbezügliche Entwicklung sein wird. Mit Prognosen wäre ich also entsprechend vorsichtig. Die sind nämlich heute noch nicht zu machen. Bereits jetzt gibt es Leute, die die Nase rümpfen und sagen, wie kommt die Swissair dazu, mit einer Fluggesellschaft wie der türkischen oder der portugiesischen zusammenzugehen. Dies habe ich in der Presse gelesen. Welche Allianzen greifen werden und welche nicht, ist Teil eines Überlebenskampfes. Weder Sie noch jemand anders wird heute sagen können, wie dieser Kampf in Zukunft entschieden wird. Deswegen ist diesbezüglich eine vorsichtige Prognose angebracht.

Sie müssen ehrlich zugeben, Herr Homberger, dass Sie den Protest der Bevölkerung der Anwohnergemeinden unterschätzt haben. Ich glaube auch, dass die Swissairführung diesen Protest unterschätzt hat. Hätte man an dieser ominösen Veranstaltung ihre Gesichter gesehen – ich war nicht dort –, hätte man darin die Verblüffung erkannt. Warum waren Sie so verblüfft? Weil alle SVP-Vertreter, die hier im Rat sitzen und für den Flughafen grosse Worte abgeben, noch gar nicht gemerkt haben, was passiert. Diese Protestbewegung ist nicht eine Protestbewegung von linken Velofahrern und -fahrerinnen, wie Sie zu sagen pflegen. Das ist eine Protestbewegung, die bis ins Herz der bürgerlichen Parteien reicht, eine echte Volksbewegung, die sich aus allen Ebenen der politischen Schattierung zusammensetzt. Deswegen gibt es auch diese Unterschriften der Gemeindepräsidenten. Solange Sie und die SAir-Group-Führung es nicht schaffen, diese Bewegung ernst zu nehmen und einen ersten Deal, mit welchem diese Leute ihre Interessen bewahrt finden – vielleicht im Sinne von Regula Götsch –, herbeizuführen, werden Sie das Problem des Flughafens allein mit allgemeinen Bekenntnissen zugunsten der Wirtschaft nicht lösen können. In diesem Sinne scheint mir Ihr heutiges Votum etwas allzu euphemistisch ausgefallen zu sein.

Seien wir vorsichtig mit dem Argument der Arbeitsplätze. Deregulierung vernichtet in erster Linie Arbeitsplätze. Beim Bodenpersonal sind bereits Tausende verloren gegangen. Ihre Prognose ist erst dann Wirklichkeit, wenn Sie beweisen können, dass dank eines HUB Zürich, Anschlussarbeitsplätze neu geschaffen werden. Die Deregulierung erhöht dann gewissermassen die Produktivität, die gleichzeitig innovative neue Arbeitsplätze kreiert. Diesbezüglich hat weder die Volkswirtschaftsdirection noch die Handelskammer des Kantons Zürich dafür antreten können, dass diese vernichteten Arbeitsplätze, real substituiert worden sind. Ich erwarte eine ehrlichere Diskussion über die Zukunft unseres Wirtschaftsstandortes.

11010

Eintreten

Unbestritten.

Detailberatung

Ratspräsident Roland Brunner: Ich habe mit Helen Kunz vereinbart, dass die Abstimmung über den Namensaufruf vor der Schlussabstimmung erfolgt.

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I., II., III., IV.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang): Wie nicht anders zu erwarten, sind wir auf die Vorlage eingetreten. Wir haben uns ein weiteres Mal für ein unbegrenztes Wachstum auf dem Flughafen Zürich ausgesprochen und unsere politische Verantwortung gegenüber der Bevölkerung und der Umwelt nicht wahrgenommen. Obwohl die Grüne Fraktion diese Vorlage auch in der Schlussabstimmung nicht unterstützen wird, möchte ich Sie bitten, Ihre politische Verantwortung wenigstens insofern wahrzunehmen, indem Sie die versprochenen Massnahmen im Zusammenhang mit dem Kredit verbindlich festsetzen.

Die Gemeinde Rümlang, die – auch wenn das in der Öffentlichkeit nicht überall bekannt ist – 80% der Starts über sich ergehen lassen muss, trat mit dem Wunsch, Lärmschutzwälle zu prüfen, an die vorberatende Kommission, um die Bevölkerung wenigstens vor dem zusätzlichen Lärm der manövrierenden Flugzeuge zu schützen. Die Kommission erachtete aufgrund von durchgeführten Lärmmessungen Lärmschutzwälle nicht als eine adäquate Lösung. Dazu kann ich nur Folgendes anfügen: Die Lärmmessungen wurden etwa 1,5 km weit von den geplanten Standplätzen entfernt durchgeführt. Die von Rümmlanger Behördenvertretern gemachten Vorschläge zu nähergelegenen Standorten für Lärmmessungen wurden mit der Begründung zurückgewiesen, man befinde sich in Siedlungsgebiet, womit der Schall an Gebäuden reflektiert würde, was sich negativ auf akustische Messungen auswirken würde. Die am nächsten betroffenen Wohnsiedlungen befinden sich aber nur etwa 800 m von den geplanten Standplätzen entfernt. Dass sich der Schall an unseren Gebäuden reflektiert, ist eine Tatsache, die wir täglich negativ wahrnehmen. Was spricht also dagegen, diese auch zu messen? Eine ebenso physikalische Tatsache ist, dass der Schall mit der

Entfernung rapide abnimmt, somit können Messungen keine Aussagen über einen Standort machen, der nur halb so weit von der Lärmquelle entfernt ist.

Da wir nun auf die Vorlage eingetreten sind, stehen die Lärmschutzwälle nicht mehr zur Debatte, da sie eine Rückweisung der Vorlage bedingt hätten. Während der Vorberatung der Vorlage wurde aber von der Flughafendirektion ausgeführt, dass sie betriebliche Vorkehrungen vorsieht, um der Gemeinde Rümlang entgegenkommen zu können. Konkret wird von der Flughafendirektion offeriert, am Abend nach 21.00 Uhr und am Morgen, wenn der Flughafen um 5.00 Uhr für Landungen und um 6.00 für Starts geöffnet wird, die Flugzeuge zu diesen Standplätzen zu schleppen, wenn es betrieblich möglich ist.

Ich stelle den Antrag, dass wenigstens

die offerierte betriebliche Rücksichtnahme integraler Bestandteil der Vorlage wird und verbindlich ist.

Rudolf Jeker (FDP, Regensdorf): Ich bin über das Votum von Barbara Hunziker erstaunt, denn ich habe Ihnen klar vorgelegt, welche Beschlüsse, die nicht Bestandteil dieser Vorlage sind, die Kommission an die Regierung und an die Flughafendirektion empfohlen hat. Die Gemeinde Rümlang ist an die Kommission gelangt, alles ist transparent kommuniziert worden, Kontakte haben stattgefunden, die Lärmessungen wurden fachmännisch durchgeführt. Auf Einladung der Flughafendirektion hin sind die Gemeindevertreter diesen Messungen jedoch fern geblieben; nur soviel zum Interesse der Gemeinde. In einem Schreiben der Kommission wurde dem Gemeinderat mitgeteilt, welche betrieblichen Massnahmen der Kanton ins Auge fasst. Auch das wurde hier im Rat erklärt. Meiner Meinung nach sollte es genügen, wenn diese Massnahmen schriftlich formuliert und hier im Rat diskutiert worden sind, dass sich der Flughafenhalter darauf behaften lässt.

Noch ein Wort zu den Distanzen zu den einzelnen Häusern. Man muss nicht den Eindruck erwecken, es befänden sich ganze Häusergruppen in einer so kurzen Distanz zu den geplanten Standplätzen. Von der Gemeinde habe ich einen Plan erhalten, auf welchem ein einzelner Bauernhof in einer Distanz von 500 m, ein Fabrikationsgebäude 750 m und ein, zwei einzelne Häuser hinter dem Fabrikationsgebäude 850 m von den Standplätzen entfernt stehen. Wenn man selbst Ehrlichkeit moniert, möchte ich bitten, hier im Rat auch entsprechend zu argumentieren, damit aufgrund der hier deponierten Fakten sachlich entschieden werden kann.

Zum Schluss möchte ich Sie daran erinnern, dass die Kommission dem Rat die Annahme der Vorlage mit 11 : 2 Stimmen beantragt und dass die Vorlage nicht ergänzt worden ist, so dass das Begehren von Barbara Hunziker nicht Bestandteil der Vorlage ist und zu einer separaten Abstimmung führen muss.

Ratspräsident Roland Brunner: Frau Hunziker, ihr Antrag stellt ein Problem dar, da es sich um keinen konkreten Antrag handelt. Auch sehe ich nicht, wie man einen Auszug aus dem Kommissionsprotokoll in eine Kreditvorlage hineinbringen soll. Ich sehe mich ausserstande, den Antrag in dieser Form entgegenzunehmen.

Abstimmung

Für den Antrag, die Abstimmung über die Vorlage 3595 unter Namensaufruf durchzuführen, stimmen 51 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 30 Stimmen erreicht. Die Abstimmung wird unter Namensaufruf durchgeführt.

Abstimmung unter Namensaufruf

Für den Antrag der Kommission, einen Objektkredit von 17,9 Mio. Franken für den Bau von Flugzeugstandplätzen auf dem Flughafen Zürich zu bewilligen, stimmen folgende 96 Ratsmitglieder:

Abplanalp Peter (SVP, Oetwil a. S.); Achermann Christian (SVP, Winterthur); Ackeret Rudolf (SVP, Bassersdorf); Aisslinger Peter (FDP, Zürich); Amstutz Hanspeter (EVP, Fehraltorf); Attenhofer Hartmuth (SP, Zürich); Bachmann Oskar (SVP, Stäfa); Badertscher Hans (SVP, Seuzach); Bapst-Herzog Regina (SP, Zürich); Baumgartner Michel (FDP, Rafz); Berset René (CVP, Bülach); Bertschi Jean-Jacques (FDP, Wettswil a. A.); Biemann Peter F. (CVP, Zürich); Binder Fredi (SVP, Knonau); Bosshard Kurt (SVP, Uster); Bösel Bruno (FPS, Richterswil); Brändli Sebastian (SP, Zürich); Bretscher Christian (FDP, Birmensdorf); Briner Lukas (FDP, Uster); Cavegn Reto (FDP, Oberengstringen); Chanson Robert (FDP, Zürich); Clerici Max F. (FDP, Horgen); Dähler Thomas (FDP, Zürich); De-Boni Emil (FDP, Hinwil); Dobler Bruno (parteilos, Lufingen); Dürr Lucius (CVP, Zürich); Egg Bernhard (SP, Elgg); Egloff Hans (SVP, Aesch b. Birmensdorf); Enderli Irene (SVP, Affoltern a. A.); Fierz Dorothee (FDP, Egg); Fischer Gerhard (EVP, Bäretswil); Frei Hans (SVP, Regensdorf); Frei Hans Peter (SVP, Embrach); Frey-Wettstein Franziska (FDP, Zürich); Gattiker Caspar-Vital (FDP, Zürich); Gerber Rüegg Julia (SP, Wädenswil); Gerber-

Weeber Doris (SP, Zürich); Grau Peter (SD, Zürich); Grossmann Bruno (SVP, Wallisellen); Gubler Bernhard Andreas (FDP, Pfäffikon); Gubser Werner (SVP, Zürich); Haderer Willy (SVP, Unterengstringen); Hallauer-Mager Elisabeth (SP, Zürich); Hartmann Hansruedi (FDP, Gossau); Hatt Ruedi (FDP, Richterswil); Heer Alfred (SVP, Zürich); Hegetschweiler Werner (FDP, Langnau a. A.); Heinimann Armin (FDP, Illnau-Effretikon); Hess Felix (SVP, Mönchaltorf); Hirt Richard (CVP, Fällanden); Honegger Andreas (FDP, Zollikon); Honegger Werner (SVP, Bubikon); Hösly Balz (FDP, Zürich); Isler Ulrich (FDP, Seuzach); Jeker Rudolf (FDP, Regensdorf); Jucker Johann (SVP, Neerach); Jud Ernst (FDP, Hedingen); Krähenbühl Vilmar (SVP, Zürich); Krebs Kurt (SVP, Zürich); Kuhn Bruno (SVP, Lindau); Leuthold Theo (SVP, Volketswil); Marti Peter (SVP, Winterthur); Mörgeli Christoph (SVP, Stäfa); Moser-Cathrein Susi (SP, Urdorf); Niederhauser Peter (FDP, Wallisellen); Pfister-Esslinger Regula (FDP, Zürich); Portmann Hans-Peter (CVP, Zürich); Reber Klara (FDP, Winterthur); Reinhard Peter (EVP, Kloten); Rissi Alfred (FDP, Zürich); Rutschmann Hans (SVP, Rafz); Sägesser Rolf (FDP, Greifensee); Schaub Theo (FDP, Zürich); Schellenberg Georg (SVP, Zell); Schellenberg Kurt (FDP, Wetzikon); Scherrer Werner (EVP, Uster); Schibli Ernst (SVP, Otelfingen); Schmid Hansjörg (SVP, Dinhard); Schneebeli Hanspeter (FDP, Zürich); Schneider-Schatz Annelies (SVP, Bäretswil); Schreiber Kurt (EVP, Wädenswil); Schwendimann Werner (SVP, Oberstammheim); Schwitter Stephan (CVP, Horgen); Sintzel Kurt (CVP, Zollikon); Speerli Stöckli Madeleine (SP, Horgen); Stirnimann Isidor Markus (FDP, Wädenswil); Stocker-Rusterholz Ernst (SVP, Wädenswil); Stucki Richard (FDP, Andelfingen); Styger Laurenz (SVP, Zürich); Thalman-Meyer Regula (FDP, Uster); Trachsel Jürg (SVP, Richterswil); Vonlanthen Peter (SP, Oberengstringen); Waldner Liliane (SP, Zürich); Weilenmann Richard (SVP, Buch am Irchel); Züblin Hans-Peter (SVP, Weiningen); Zuppiger Bruno (SVP, Hinwil).

Gegen den Antrag stimmen folgende 46 Ratsmitglieder:

Aeschbacher Rudolf (EVP, Zürich); Arnet Esther (SP, Dietikon); Baggenstos Toni (Grüne, Erlenbach); Bornhauser Martin (SP, Uster); Bucher Adrian (SP, Schleinikon); Cahannes Franz (SP, Zürich); Derisiotis Elisabeth (SP, Zollikon); Fehr Jacqueline (SP, Winterthur); Förtsch Peter (Grüne, Zürich); Frutig Susanne (SP, Dielsdorf); Galladé Chantal (SP, Winterthur); Germann Willy (CVP, Winterthur); Guler Anna (SP, Zürich); Holm Esther (Grüne, Horgen); Hunziker Wanner Barbara (Grüne, Rümlang); Huonker Thomas (SP, Zürich), Illi Liselotte (SP,

Bassersdorf); Jaun Dorothee (SP, Fällanden); Kamm Silvia (Grüne, Bonstetten); Keller Ruedi (SP, Hochfelden); Kohler Trudi (SP, Pfäffikon); Kugler-Biedermann Astrid (LdU, Zürich); Kunz Helen (LdU, Opfikon); Lalli Emy (SP, Zürich); Marty Kälin Barbara (SP, Gossau); Müller Felix (Grüne, Winterthur); Müller Heidi (Grüne, Schlieren); Müller Thomas (EVP, Stäfa); Oser Peter (SP, Fischenthal); Ott Martin Michael (Grüne, Bäretswil); Petri Gabriele (Grüne, Zürich); Riedi Anna Maria (SP, Zürich); Rihs-Lanz Susanne (Grüne, Glattfelden); Schaller Anton (LdU, Zürich); Schloeth Daniel (Grüne, Zürich); Schmid Ingrid (Grüne, Zürich); Schürch Christoph (SP, Winterthur); Spieler Willy (SP, Küsnacht); Spillmann Charles (SP, Ottenbach); Talib-Benz Ursula (Grüne, Pfäffikon); Vischer Daniel (Grüne, Zürich); Volland Bettina (SP, Zürich); Weil-Goldstein Anjuska (FraP!, Zürich); Werner Markus J. (CVP, Dällikon); Ziegler-Leuzinger Regula (SP, Winterthur); Zumbunn Esther (DaP/LdU, Winterthur).

Der Stimme enthalten haben sich folgende 4 Ratsmitglieder:

Fehr Mario (SP, Adliswil); Götsch Neukom Regula (SP, Kloten); Gschwind Benedikt (LdU, Zürich); Weisshaupt Crista D. (SP, Uster).

Abwesend sind folgende 33 Ratsmitglieder:

Bernasconi-Aeppli Susanne (FDP, Zürich); Bolleter-Malcom Nancy (EVP, Seuzach); Brunner Ernst (SVP, Illnau-Effretikon); Büchi Thomas (Grüne, Zürich); Büsser-Beer Marie-Therese (Grüne, Rüti); Fahrni Hans (EVP, Winterthur); Gurny Cassee Ruth (SP, Maur); Gut Ulrich E. (FDP, Küsnacht); Heitz Hans-Jacob (FDP, Winterthur); Hollenstein Erich (LdU, Zürich); Isler Thomas (FDP, Rüslikon); Kessler Gustav (CVP, Dürnten); Kübler Eduard (FDP, Winterthur); Mägli Ueli (SP, Zürich); Metz Hans Rudolf (SD, Regensdorf); Mittaz Germain (CVP, Dietikon); Mossdorf Martin (FDP, Bülach); Patroni Remo (FPS, Uster); Peter Werner (SVP, Bülach); Peyer Jürg (FDP, Zürich); Rappold Jörg N. (FDP, Küsnacht); Rusca Speck Susanna (SP, Zürich); Schmid Hansruedi (SP, Richterswil); Stirnemann Peter (SP, Zürich); Suter Arnold (SVP, Kilchberg); Troesch-Schnyder Franziska (FDP, Zollikon); Vogel Josef (SP, Zürich); Vollenwyder Martin (FDP, Zürich); Weber Doris (FDP, Zürich); Weiss Karl (FDP, Schlieren); Wietlisbach Paul (SD, Zürich); Winkler Ruedi (SP, Zürich); Zweifel Paul (SVP, Zürich).

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

Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 46 Stimmen, der Vorlage 3595 zuzustimmen, lautend auf:

- I. Für den Bau von Flugzeugstandplätzen (Standplätze West) auf dem Flughafen wird ein Objektkredit von 17,9 Millionen Franken bewilligt.
- II. Die Kreditsumme erhöht oder ermässigt sich entsprechend der Entwicklung der Baukosten zwischen Aufstellung der Kostenschätzung (1. April 1997) und der Bauausführung.
- III. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.
- IV. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Die Vorlage unterliegt dem fakultativen Referendum. Sie geht an die Staatskanzlei zur Veröffentlichung im Amtsblatt und Ansetzung der 45tägigen Referendumsfrist.

Das Geschäft ist erledigt.

Hier werden die Beratungen unterbrochen.

Gemeinsame Erklärung der SP und Grünen

Susi Moser-Cathrein (SP, Urdorf): Im Rahmen der Umstrukturierung in der Erziehungsdirektion ist letzte Woche der Entscheid gefallen, dass die Sonderschulheime in das neu zu bildende Amt für Jugendhilfe und Berufsberatung überführt werden sollen. Davon sind 17 Heime betroffen. Der Erziehungsdirektor begründet die geplanten Massnahmen gegenüber den Institutionen mit politischen Gründen, nicht mit fachlichen. Im Amt für Jugendhilfe und Berufsberatung werden in Zukunft alle Sozialdienste zugunsten der Jugend zusammengefasst.

Im Jahre 1980 beschloss der Regierungsrat, die Sonderschulen und Sonderschulheime aus dem Jugendamt herauszulösen und der Volksschule zuzuteilen mit dem Ziel, Volksschulen und Sonderschulen einander näher zu bringen und so die Integration zu fördern. Die erneute Trennung der Sonderschulheime von der Volksschule erschwert die Zusammenarbeit und die Durchlässigkeit. Es entstehen neue Schnittstellen und keine Synergien. Seit 1981 setzte die Erziehungsdirektion auf die

Integration unter einem Dach der Volksschule. Für das Bildungswesen ist das Volksschulgesetz massgebend. Für das Jugendamt gilt das Jugendhilfegesetz. Im Interesse einer integrativen Volksschule müssen alle Schulen, auch die Heimschulen, der Abteilung Volksschule unterstellt sein. Die Sonderschule ist ein Teil des Volksschulauftrags. Auch behinderte Kinder haben ein Recht auf Schulung. Sonderschulen nehmen diesen Auftrag subsidiär wahr. Sie gehören nicht unter das Dach der Jugendhilfe, sondern zur Volksschule.

Die Sonderschulheime sind heute nicht einfach Heime, sie haben auch viele externe Schülerinnen und Schüler, welche nicht im Heim wohnen. Als Beispiel seien hier die Gehörlosenschule Wollishofen und die Ilgenhalde in Fehraltorf erwähnt, die mehr externe Kinder als interne betreuen. Die Sonderschulheime entwickeln sich zu durchlässigeren Systemen mit externen und internen Schülerinnen und Schülern, Teilsonderschulung und Ambulatorium etc. Die Fachaufsicht Schule/Sonderschule soll die heilpädagogische Seite begleiten. Mit der Umteilung ins Jugendamt geht die Nähe zwischen Volksschule und Sonderklassen für die Heime verloren. Sie müssen daher bei der Volksschule bleiben.

Das beschlossene Vorgehen steht völlig schief in der aktuellen bildungspolitischen Landschaft und setzt falsche Zeichen. Dies läuft auch den aktuellen Integrationsbemühungen der IV zuwider. Es ist diskriminierend und schafft neue Ausgrenzungen. Die Zuteilung der Sonderschulheime an das Jugendamt ist ein sachlich falscher Kompromiss. Ursprünglich sollten auch die Tagessonderschulen zum Jugendamt überführt werden. Strukturelle Überlegungen führten dazu, dass die Inhalte vernachlässigt wurden und diametral zum Leitbild für das sonderpädagogische Angebot im Kanton Zürich stehen, welches erst im April 1996 vom Erziehungsrat genehmigt wurde.

Da sich zu diesem Thema zahlreiche Frage stellen, haben wir heute dazu eine Anfrage eingereicht.

Fortsetzung der Beratungen

38. Erhebung einer Sondersteuer auf Flugtreibstoff für Linien-, Charter-, Geschäfts- und Privatflugverkehr zur Finanzierung des Flughafenbaus und zur Rückzahlung des Kredites an den Kanton Zürich

Motion Peter Grau (SD, Zürich) und Hans Rudolf Metz (SD, Regensdorf) vom 7. April 1997 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 116/1997, RRB-Nr. 1342 / 25. Juni 1997 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird ersucht, zusammen mit dem Bund die entsprechenden Gesetzesänderungen vorzunehmen, wonach eine Sondersteuer auf Flugtreibstoff erhoben werden kann. Die Steuer soll während der 5. Ausbautappe entrichtet werden. Mindestens aber bis sicher feststeht, dass keine Steuergelder für den Ausbau des Flughafens eingesetzt werden müssen und der vom Kanton Zürich geleistete Kredit zurückbezahlt ist.

Begründung:

Die Finanzierung des Ausbaus des Flughafens Kloten, respektive die Rückzahlung des Kredites von fast 900 Millionen an den Kanton Zürich, ist nicht mehr in dem Sinne gewährleistet, wie das im Vorfeld zur Abstimmung dem Bürger zugesichert wurde. Gebühren und Abgaben, die durch die Fluggesellschaften bei Landung und Aufenthalt auf dem Flughafen entrichtet werden müssen, sind zu hoch angesetzt worden. Bereits sondiert die Swissair, ob entsprechende tiefere Gebühren möglich wären. Dies aber hätte zur Folge, dass die nötigen finanziellen Mittel zur Rückzahlung des Kredites an den Kanton Zürich nicht wie vorgesehen vorhanden wären. Der Stimmbürger fühlt sich betrogen, wie einst rosig vorgebrachte Daten über den Flughafen nach kurzer Zeit völlig verändert wiedergegeben werden. Die Zahlen müssen dem Regierungsrat bekannt gewesen sein. Wir ersuchen den Regierungsrat, in Anbetracht der neuen Lage die entsprechenden Schritte in die Wege zu leiten.

Die Stellungnahme des Regierungsrates lautet auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft wie folgt:

Der Regierungsrat hat im Vorfeld der Volksabstimmung über die 5. Bautappe immer wieder betont, dass unser Luftverkehrszentrum wie bereits in der Vergangenheit so auch in Zukunft, d.h. trotz des anstehenden Flughafenausbaus, selbsttragend sei, die Steuerpflichtigen im Kanton also nichts kosten werde. Daran ist auch heute festzuhalten. In jüngster Zeit wurde im Rahmen von Antworten auf verschiedene parlamentarische Vorstösse immer wieder dargetan, dass die 5. Ausbautappe, und damit auch der Investitionsanteil des Kantons, selbst dann ohne Inanspruchnahme von Steuergeldern refinanziert werden könne, wenn in Zürich reduzierte Gebühren für Transferpassagiere eingeführt würden (siehe KR-Nrn. 196/1996, 86/1997 und 92/1997). Die Erhebung einer Sondersteuer auf Flugtreibstoff zwecks Refinanzierung des

anstehenden Flughafenausbaus ist demnach weder nötig noch wünschenswert.

Hinzu kommt, dass das von den Motionären ins Auge gefasste Vorgehen letztlich eine Revision der Bundesverfassung bedingen würde. An sich könnte der Bundesrat die den Luftfahrzeugen im Verkehr mit dem Ausland gewährte Befreiung von der Mineralölsteuer durch eine Revision von Art. 33 Abs. 1 der Mineralölsteuerverordnung vom 20. November 1996 (MinöStV) aufheben. Die dannzumal anfallende Steuer auf dem Flugbenzin würde jedoch, da es sich bei der Treibstoffsteuer um eine Bundessteuer handelt, dem Bund zukommen. Art. 36ter BV schreibt vor, dass der Ertrag der auf Treibstoffen für motorische Zwecke erhobenen Steuer zum überwiegenden Teil der Finanzierung des Strassenbaus zugewiesen, im restlichen Umfang der allgemeinen Bundeskasse zufließen muss. Die Verwendung von Mineralölsteuererträgen für Infrastrukturanlagen des Luftverkehrs (und damit auch für die 5. Bauetappe am Flughafen Zürich) würde also eine Ausdehnung der in Art. 36ter BV vorgesehenen Zweckbindung, mithin also eine Verfassungsrevision, bedingen. Davon ist aber abzusehen, da, wie oben dargelegt, eine Sondersteuer für den Flughafenausbau weder notwendig noch wünschenswert ist.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen.

Peter Grau (SD, Zürich): Die Motion kam in Nachfeld zur Abstimmung vom Juni 1995 über die 5. Ausbauetappe des Flughafens zustande. Es zeichnete sich damals schnell ab, dass einige Informationen, welche im Vorfeld zur Abstimmung dem Stimmbürger gegenüber abgegeben wurden, nicht ganz mit den Tatsachen nach der Abstimmung übereinstimmen: Senkung der Gebühren für Transitpassagiere, Kapazitätsgrenze der Flugbewegungen, Abnahme des Fluglärms etc. Für die Eingabe der Motion war vor allem der erste Punkt, Senkung der Gebühren für Transitpassagiere, verantwortlich. Ein Geschenk in dieser Höhe an die Swissair in einer Zeit der leeren Kassen passt nicht ins Konzept. In unserer Motion ersuchen wir den Regierungsrat, beim Bund vorstellig zu werden und zusammen mit ihm eine entsprechende Gesetzesänderung vorzunehmen, wonach eine befristete Sondersteuer auf Flugtreibstoff erhoben werden kann. Diese soll solange erhoben werden, bis feststeht, dass keine Steuergelder für den Ausbau des Flughafens gebraucht werden und der Kredit des Kantons über 900 Mio. Franken zurückbezahlt ist, so wie es der Regierungsrat im Vorfeld zur Abstimmung versprochen hat.

Es ist uns ein Anliegen, klar festzuhalten, dass wir den Ausbau des Flughafens nicht verhindern wollen oder uns mit etwelchen Tricks als Bremsklötze gegen den Ausbau betätigen. Wir stellen uns auch nicht gegen den Kredit des Kantons. Mit der Sondersteuer wollen wir keine Lenkungsabgabe oder Strafzölle. Wir halten fest, dass der Souverän den Kredit und somit auch den Ausbau des Flughafens im Juni 1995 bewilligt hat. Das Wort des Souveräns ist uns heilig und wird von uns nicht in Frage gestellt. Der Ausbau des Flughafens soll stattfinden.

Was uns Sorgen macht, ist die Finanzierung. Wir sind nicht mehr gewillt, dem Regierungsrat vollen Glauben zu schenken. Eine Unsicherheit ist aufgetreten. Wir sind nicht mehr sicher, ob das Versprechen der Regierung, keine Steuergelder einzusetzen, eingehalten werden kann. Mit der Senkung der Gebühren für Transitpassagiere ist eine weitere Einnahmequelle versiegt. Sollte es nach dem Wort von Swissair-Manager Philippe Bruggisser gehen, – Utopie, aber dennoch – wonach Kloten nur noch ein Langstreckenflugplatz sein soll, würden die Einnahmen noch mehr sinken.

Ich weiss, Herr Regierungsrat Homberger, Ihr Amt ist nicht leicht, und Vorhersagen sind nicht immer einfach zu erstellen. Aber ich gebe Ihnen einen kleinen Gratistip: Legen Sie die Fakten vor den Abstimmungen immer auf den Tisch. Man kann heute nicht sagen, man hätte nicht gewusst, was passiert. Die Sondersteuer auf Flugtreibstoff ist nicht eine ganz neue Idee. Derzeit wird in Bern zwar wenig über eine Abgabe auf Flugtreibstoff in unserem Sinne diskutiert. In einem Studienauftrag vom Mai 1993 wurden die Themen Schadstoffemissionen und Treibstoffverbrauch im Zusammenhang mit den Auswirkungen der Luftfahrt auf die Umwelt zwar angeschnitten, aber keine Steuer diskutiert. Im Nationalrat ist unter dem Thema «Ökologische Finanzreform» eine Motion eingereicht worden, welche unter anderem die Besteuerung von Flugtreibstoff erwähnt. Im Moment ist von Bern jedoch nichts Neues zu erfahren. Doch dies soll die Regierung des Kantons Zürich nicht davon abhalten, die Angelegenheit neu zu aktivieren und eine Gesetzesänderung anzustreben, auch wenn der Regierungsrat richtig schreibt, dass die Gesetzesänderung Bundessache ist.

Mit der derzeit leeren Staatskasse ist es allemal richtig und notwendig, neue Möglichkeiten der Finanzierung zu suchen, man sehe dies in der Erziehungsdirektion. Es ist mir nicht ganz klar, wie der Regierungsrat sagen kann, es sei nicht nötig, neue Quellen der Finanzierung zu erschliessen, der Flughafen laufe ja gut. Dies ist eine wenig professionelle Aussage und zeigt, dass in diesem Kanton auf diesem Gebiet durch diese Regierung noch einiges getan werden muss. Am Flughafen

Zürich-Kloten wurden 1996 über 1,3 Milliarden Liter Kerosin gezapft. Dies ist eine stattliche Zahl. Es ist durchaus vertretbar, eine befristete Sondersteuer auf den Treibstoff zu erheben. Der Richtigkeit halber soll hier aber auch erwähnt werden, dass die Flughafendirektion bereits eine Treibstoffausschanktaxe erhebt. 1996 fiel diese in der Höhe von 6,4 Mio. Franken aus. Es handelt sich dabei aber um eine Taxe und nicht um eine Sondersteuer. Bei einem angenommenen Jahresverbrauch der vorgängig genannten Zahl und einer Sondersteuer pro Tonne Kerosin, die noch ausgerechnet werden müsste, könnte der Staat mit einer zusätzlichen Einnahme in Millionenhöhe rechnen. Diese käme dem Flughafenausbau zugute und würde helfen, die Rückzahlung des Kredites an den Kanton zu sichern. Das Einzelbillet käme somit sicher nicht mehr als etwa 20 Franken teurer zu stehen, ein Betrag, der nun wirklich von allen Passagieren verkraftet werden kann.

Die Steuer muss nicht von der Airline getragen werden. Eine Treibstoffsteuer schadet deshalb dem Wirtschaftsstandort Zürich nicht, denn wahrscheinlich wird keine Airline Zürich deshalb nicht mehr anfliegen. Arbeitsplätze wären ebenfalls nicht gefährdet, jedenfalls nicht mehr, als wenn keine Steuer besteht. Summa summarum müssen wir sagen, dass eine Treibstoffsteuer eine gute Sache wäre, niemandem schadet und den Ausbau des Flughafens attraktiver machen würde. Es käme dann die Sicherheit hinzu, genügend Geld zu haben, was das Vertrauen der Bevölkerung in den Flughafenausbau wieder stärken würde.

Es muss jedoch noch einmal ganz klar festgehalten werden, dass die Einnahmen aus der Treibstoffabgabe nicht in der Bundeskasse versinken dürfen, sondern zweckgebunden nur dem Flughafenausbau zustehen. Lassen Sie mich zum Schluss noch anfügen, dass es denkbar wäre, dass in absehbarer Zeit die Privatisierung des Flughafens aktuell wird. Mit dieser Möglichkeit sollten wir uns vertraut machen. Dannzumal wäre unser Projekt der Sondersteuer überfällig und könnte – falls schon eingeführt – sofort abgeschafft werden, da private Betreiber ihre eigenen Ideen über eine Finanzierung einbringen wollen. Dies sei am Rande vermerkt. Wir meinen also, dass sich die Regierung mit dem Bund über die entsprechende Änderung des Gesetzes unterhalten sollte. Wie bei allen Gesetzesänderungen zuvor, gibt es auch hier einen Weg, wenn man ihn sucht. Es ist wenig professionell, wenn der Regierungsrat behauptet, es sei nicht nötig, eine Sondersteuer einzuführen. Angesichts der leeren Kassen sind wir gegenteiliger Ansicht.

Ich ersuche Sie, die Motion in diesem Sinne zu überweisen.

Bruno Zuppiger (SVP, Hinwil): Es ist bekannt, dass das Zürcher Stimmvolk der 5. Ausbautappe des Flughafens mit grossem Mehr zugestimmt hat. Eine Delegation von GPK und Finanzkommission hatte die Gelegenheit, in eine Studie von Coopers & Lybrand Einblick zu erhalten, die zum Ziel hatte, die Finanzierung dieser Ausbautappe zu untersuchen. Wir erhielten auf alle Fragen, die wir im Zusammenhang mit der Finanzierung stellten, umfassend Auskunft. Aufgrund dieser Einblicknahme zeigt sich, dass keine zusätzlichen Massnahmen im Sinne der Motion Grau nötig sind.

Ich bitte Sie auch im Namen der SVP-Fraktion diese Motion abzulehnen.

Peter Niederhauser (FDP, Wallisellen): Ich kann mich kurz fassen. Unsere Fraktion steht der Erhebung neuer Steuern grundsätzlich sehr skeptisch gegenüber. Auch bezweifle ich, ob das Anliegen überhaupt motionsfähig ist. Wir können dem Regierungsrat nicht den Auftrag erteilen, die Bundesverfassung zu ändern. Dies liegt letztlich gar nicht in seiner Kompetenz. Auch sind wir aufgrund von Untersuchungen der letzten Zeit überzeugt, dass die Finanzierung tatsächlich sichergestellt ist. Damit erübrigt sich die Motion.

Wir werden sie nicht unterstützen.

Peter Föritsch (Grüne, Zürich): Peter Niederhauser hat die Argumente bereits genannt, welchen auch die Grüne Fraktion zustimmt. Wir können dem Regierungsrat nicht vorschreiben, die Bundesverfassung zu ändern. Wir empfehlen Ihnen, diesen unpraktikablen Vorschlag abzulehnen.

Peter Rheinhard (EVP, Kloten): Im Gegensatz zu Peter Niederhauser würden wir eine Erhöhung der Steuern für Benzin und Mineralöle durchaus begrüssen. Doch die Angelegenheit ist tatsächlich Bundessache. Deshalb lehnen wir die Motion ab.

Regula Götsch Neukom (SP, Kloten): Da der normale Ablauf offenbar doch vor sich gehen muss, obwohl kaum einer die Vorlage hier hat, kann ich im Namen der SP-Fraktion mitteilen, dass wir ebenfalls gegen diesen Vorstoss sind und ihn nicht unterstützen. Eine Besteuerung wäre wohl sinnvoll, geht aber so nicht.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 84 : 2 Stimmen, die Motion nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Entwicklung auf dem Flughafen Zürich

Interpellation Peter Förtsch (Grüne, Zürich), Vreni Püntener-Bugmann (Grüne, Zürich) und Felix Müller (Grüne, Winterthur) vom 21. Oktober 1996 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 305/1996, RRB-Nr. 3482 / 11. Dezember 1996

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Seit der Volksabstimmung vom 25. Juni 1995 über die 5. Bauetappe hat sich bezüglich Flughafen einiges verändert. Argumentationen, die im Beleuchtenden Bericht zur Abstimmung dem Volke zur Information unterbreitet wurden, erwiesen sich gut ein Jahr später als völlig falsch: Mit der 4. Anschlusswelle wurde ein neues Pistenbenutzungskonzept ausgearbeitet und eingesetzt. Das wurde 1995 als nicht möglich dargestellt.

Die Luftverkehrsprognosen, die für das Ende der 5. Ausbautappe prognostiziert wurden, werden bereits mit dem Flugplan 1996/97 erreicht. Refinanzierungsmöglichkeiten, welche für die 5. Ausbautappe zum Tragen kommen sollten, werden bereits heute vom Regierungsrat relativiert. Die Ertragslage der Swissair ist miserabel, sie baut Arbeitsplätze ab. Ausserdem hat der Regierungsrat in seiner Sitzung vom 14. August 1996 beschlossen: «Für die ersten zwei Phasen der Entwicklung eines An- und Abflugmanagementsystems für den Flughafen wird ein Objektkredit von Fr. 5'500'000 bewilligt.»

Wir bitten den Regierungsrat um Beantwortung unserer Fragen:

1. 220'000 Flugbewegungen wurden für ca. 2002, nach Inbetriebnahme der 5. Bauetappe, in Aussicht gestellt. Jetzt wird diese Zahl bereits mit dem Flugplan 1996/97 erreicht. Wie stellt sich der Regierungsrat zu dieser Differenz? Ist er nicht auch der Ansicht, dass solche Differenzen zwischen Informationen vor einer Volksabstimmung und der heutigen Realität nicht zulässig sind? Müsste nicht eine neue Vorlage ausgearbeitet werden, wenn sich viele wichtige Aussagen von damals heute nicht bewahrheiten?

2. Welches sind die neuen Kapazitätsgrenzen des Flughafens mit der 4. Anschlusswelle ohne 5. Bauetappe und mit 5. Bauetappe?
3. Im Umweltverträglichkeitsbericht wurde von 240'000 Flugbewegungen ausgegangen. Bei Fortsetzung der Entwicklung der letzten Jahre wird diese Zahl in zwei bis drei Jahren erreicht. Wann wird der Umweltverträglichkeitsbericht erweitert mit Berechnungen der Belastung durch die 4. Anschlusswelle und Auswirkungen durch mehr als 240'000 Bewegungen?
4. Das Wachstum im Flugbetrieb in Kloten scheint grenzenlos zu sein. Welche Zahl von Flugbewegungen erachtet der Regierungsrat als technisch und betrieblich oberste Grenze für den Flughafen Zürich? Und welche obersten Grenzen sieht der Regierungsrat für die Bevölkerung rund um den Flughafen, oder gibt es keine Grenze?
5. Der Regierungsrat hat kürzlich einen Objektkredit für die ersten zwei Phasen eines An- und Abflugmanagementsystems gesprochen. Welches sind die Ziele dieser zwei Phasen des An- und Abflugmanagementsystems? Wie viele Phasen stehen noch bevor, zu welchen Kosten, mit welchen Zielen? Welches sind die Auswirkungen dieses Managementsystems auf die Kapazitätsgrenzen, auf die mögliche Zahl der Flugbewegungen auf dem Flughafen Zürich?

Begründung:

Die Angaben, die zur Annahme der Vorlage der 5. Ausbautappe durch das Volk führten, waren so falsch, dass sich heute breiteste Kreise getäuscht fühlen. Auch die Mitunterzeichner sind dieser Ansicht. Da bereits heute 220'000 Flugbewegungen ohne grössere Schwierigkeiten bewältigt werden können, wird die 5. Ausbautappe für das Zürichervolk hinfällig. Die Volksabstimmung vom Juni 1995 kann nicht mehr Grundlage für den Ausbau sein.

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft wie folgt:

Wie bereits in der Antwort des Regierungsrates auf die Anfrage KR-Nr. 189/1996 festgehalten, wurde für die operationelle Abwicklung der 4. Anschlussspitze der Swissair kein «neues Pistenbenutzungskonzept ausgearbeitet und eingesetzt». Der durch das neue Flugplankonzept unserer nationalen Luftverkehrsgesellschaft bedingte Mehrverkehr kann vielmehr gestützt auf eine entsprechende Bestimmung (§ 11 Abs. 1 von Anhang 2) des geltenden Betriebsreglementes für den Flughafen Zürich vom 19. August 1992 bewältigt werden.

In der Antwort des Regierungsrates auf die Anfrage KR-Nr. 196/1996 wurde bestätigt und begründet, dass und weshalb die gemäss

Luftverkehrsprognose 1990 der Flughafenpartner für kurz nach der Jahrtausendwende prognostizierten 220'000 Bewegungen von Linien- und Charterverkehr infolge der 4. Anschlusspitze bereits vor diesem Zeitpunkt erreicht werden. Mit der Einführung des neuen Flugplankonzeptes hat die Swissair einen Grossteil ihres für die kommenden Jahre prognostizierten Verkehrswachstums gleichsam auf einen Schlag vorweggenommen. Die langfristigen Luftverkehrsprognosen für den Flughafen Zürich müssen deshalb trotz des neuen Flugplankonzeptes der Swissair und des dadurch verursachten Mehrverkehrs jedenfalls im Zusammenhang mit dem Rahmenkonzessionsgesuch nicht geändert werden.

Im übrigen ist daran zu erinnern, dass Prognosen immer eine zum Teil recht erhebliche Unschärfe anhaftet. Dies gilt in besonders hohem Masse für die Zivilluftfahrt. Im zusehends härter werdenden Kampf um Marktanteile sehen sich die Luftverkehrsgesellschaften vermehrt gezwungen, kurzfristig neue Konzepte einzuführen; das neue Flugplankonzept der Swissair ist ein beredtes Beispiel hierfür. Darüber, ob sich diese Konzepte längerfristig bewähren, entscheidet jedoch in erster Linie der Markt, d.h. die Kunden.

Der Souverän hat am 25. Juni 1995 nicht über die dem Flughafen Zürich zuträgliche maximale Bewegungszahl abgestimmt – zur «Volksinitiative für massvollen Flugverkehr» und der darin geforderten Plafonierung der Flugbewegungen hat er bekanntlich bereits im September 1993 deutlich Nein gesagt –, er hat vielmehr den Kreditanteil des Kantons für die Ausführung der 5. Baustappe und damit das Ausbauprojekt als solches gutgeheissen. Auch aus diesem Grund kommen die Ausarbeitung einer neuen Vorlage und eine neue Abstimmung über den Flughafen- ausbau nicht in Betracht.

Bei der Beurteilung des Umweltverträglichkeitsberichtes (UVB), welcher zusammen mit dem Rahmenkonzessionsgesuch für die 5. Baustappe beim Bund eingereicht wurde, ist folgendes zu beachten: Die Rahmenkonzession ist ein baurechtlicher Vorentscheid im Hinblick auf die später für jedes einzelne Objekt einzureichenden Baukonzessionen. Gemäss Art. 14 Abs. 2 der (Bundes-)Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994 (VIL) hat die Rahmenkonzession namentlich die vorgesehene Nutzung, die Erschliessung der Baugrundstücke, die Lage und äussere Gestaltung der einzelnen Projekte und deren Einordnung in die Umgebung zum Gegenstand. Der das Rahmenkonzessionsgesuch begleitende UVB stellt zwar auf die längerfristig prognostizierten betrieblichen Auswirkungen ab, er hat jedoch naturgemäss in erster Linie die Folgen der geplanten Bauvorhaben auf die

Umwelt darzustellen. Es ist deshalb nicht Aufgabe dieses UVB, die umweltmässigen Auswirkungen eines möglichen maximalen Flughafenbetriebes (im Sinne einer maximal möglichen Zahl von Flugbewegungen) darzulegen. Die Fragen zur langfristigen Entwicklung der Flugbewegungen werden für den Flughafen Zürich erst anlässlich der Erneuerung der Betriebskonzession bzw. der Überarbeitung des darauf beruhenden Betriebsreglementes samt den darin enthaltenen An- und Abflugwegen und -verfahren zu untersuchen sein. Dannzumal werden auch die fluglärmmässigen Auswirkungen allfälliger betrieblicher Änderungen im Rahmen eines eigenen UVB abzuklären sein, und es ist offenkundig, dass im Hinblick darauf auch die langfristige Luftverkehrsprognose für den Flughafen Zürich überarbeitet werden muss. Zum heutigen Zeitpunkt besteht dazu jedoch kein Anlass.

Die 4. Anschlusswelle der Swissair wird in den bis anhin eher verkehrschwächeren Vormittagsstunden abgewickelt. Dadurch werden die ohnehin vorhandenen Kapazitäten (Check in-Schalter, Flugzeugstandplätze, Passagierwarteräume) besser ausgenützt, wodurch ein grösseres Verkehrsvolumen bewältigt werden kann, ohne dass die Anlagen ausgebaut werden müssen. Damit der Produktionszuwachs der Swissair ordnungsgemäss und ohne zusätzliche Verspätungen bewältigt werden kann, war der Flughafenhalter gezwungen, nach Lösungen zu suchen, um zu bestimmten Tageszeiten mehr Starts und Landungen pro Stunde als bisher abzuwickeln. Dies wurde einerseits möglich, weil die Flugsicherung (swisscontrol) einen zusätzlichen Flugverkehrsleiter, den sogenannten Final Controller, einsetzt, der den Endanflug der Maschinen optimal koordiniert; andererseits wurde die Piste 16 gestützt auf das geltende Betriebsreglement für zusätzliche Starts geöffnet (Anfrage KR-Nr. 189/1996). Aufgrund der Unterlagen, die dem Flughafenhalter heute zur Verfügung stehen, ist im kommenden Jahr mit rund 235'000 Bewegungen von Linien- und Charterverkehr und mit gut 17 Mio. Passagieren zu rechnen. Die heute zur Verfügung stehende Infrastruktur des Flughafens wird durch dieses grössere Verkehrsvolumen während den Hauptverkehrszeiten am Vormittag, über Mittag und am Abend überbeansprucht. Ein weiteres, markantes Bewegungswachstum während dieser Spitzenzeiten ist ohne Anpassung der Infrastruktur nicht mehr möglich, es sei denn, dieses Wachstum würde sich auf die heute eher verkehrssarme Zeit am Nachmittag konzentrieren. Zurzeit deutet nichts auf eine derartige Tendenz hin. Eine Erhöhung von 235'000 auf gut 240'000 Bewegungen pro Jahr dürfte aber unter Inkaufnahme von Komforteinbussen und unter Ausnützung noch freier Kapazitäten während verkehrsrärmeren Zeiten durchaus möglich sein. Bezüglich des Passagieraufkommens ist ein weiterer Zuwachs denkbar, wenn

vermehrt Flugzeuge mit mehr Sitzplätzen eingesetzt werden und/oder ein höherer Auslastungsgrad erreicht wird. Unter Inkaufnahme erheblicher Qualitätseinbussen im Abfertigungsbereich dürften auch vor Inbetriebnahme der 5. Bauetappe gut 18 Mio. Passagiere pro Jahr zu bewältigen sein.

Die Leistungsfähigkeit eines Pistensystems hängt vor allem ab von der Konfiguration der einzelnen Pisten, den Hindernissen in den An- und Abflugbereichen, den operationellen Benützungsbegrenzungen und von der Benützungsfreiheit des umgebenden Luftraums. Der Flughafen Zürich verfügt über drei Pisten, die aus topographischen Gründen nicht ideal zueinander liegen. Die Zahl der möglichen Bewegungen liegt deshalb tiefer als auf anderen Flughäfen mit drei Pisten. Die bedeutsameren Einschränkungen resultieren aber aus dem Regelwerk, welches die Bevölkerung rund um den Flughafen vor Immissionen, vorab vor Fluglärm, schützt. Sie sind in verschiedenen Bundes- und kantonalen Erlassen, vor allem im Betriebsreglement für den Flughafen Zürich, festgelegt. Aufgrund der heutigen Gegebenheiten können pro Stunde 60 bis 66 Bewegungen eingeplant werden. Bei einer Betriebsdauer von 18 Stunden und einer mittleren Systemauslastung von 63% ergibt sich eine (theoretische) Bewegungszahl von rund 270'000 Bewegungen pro Jahr (Linien- und Charterverkehr). Dieses Verkehrsvolumen kann aber am Boden nur dann ordnungsgemäss abgewickelt werden, wenn die im Rahmen der 5. Bauetappe vorgesehenen neuen Infrastrukturanlagen zur Verfügung stehen. Die Frage, in welchem Umfang nach Inbetriebnahme des Flughafenausbaus ein weiteres, grösseres Verkehrswachstum möglich ist, kann erst dann beantwortet werden, wenn feststeht, ob und in welchem Umfang die oben erwähnten Betriebsbeschränkungen gelockert werden. Darüber ist indessen erst anlässlich der Erneuerung der Betriebskonzession und der Überarbeitung des Betriebsreglementes zu befinden.

Bekanntlich verhandelt der Bund seit längerer Zeit mit dem Deutschen Bundesministerium für Verkehr über eine Neuregelung der aus dem Jahre 1984 stammenden Vereinbarung zwischen der Schweiz und der BRD über An- und Abflüge zum/vom Flughafen Zürich über deutsches Hoheitsgebiet. Im Bestreben, die Verteilung der Landeanflüge auf die beiden Pisten 14 und 16 im Sinne der Vereinbarung ausgewogener zu gestalten, ohne dass dadurch die Start- und Landekapazität des Flughafens übermässig beschränkt wird, hat der Flughafenhalter der Deutschen Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Braunschweig den Auftrag erteilt, ein Abflugmanagement-System auszuarbeiten. Dieses hat zum Ziel, die Abflüge vom Flughafen Zürich

untereinander und in Abhängigkeit von den zu bewältigenden Landungen optimal zu gestalten. Die Abstände zwischen den einzelnen Flugzeugen in der Luft sowie auf den Pisten und Rollwegen sind zu optimieren, ohne dass die Sicherheit darunter leidet. Die Analyse und genaue Darstellung der Betriebsabläufe, eine präzise Erfassung der relevanten Daten und deren rechnerische Verarbeitung sind Voraussetzung für die Entwicklung dieses Instruments, welches den Flugverkehrsleiter bei seinen Entscheidungen unterstützen soll. Das System muss in einer möglichst wirklichkeitsnahen Umgebung getestet werden, bevor es in der Praxis zum Einsatz kommt. Die zu lösenden Aufgaben sind sehr komplex, was einen hohen Zeitaufwand und entsprechend hohe Kosten nach sich zieht. Das neue Abflugmanagement-System wird voraussichtlich in drei bis vier Jahren zur Verfügung stehen. Die dritte Phase, welche der Regierungsrat noch nicht bewilligt hat, dürfte nach heutiger Schätzung etwa 3 Mio. Franken kosten und wird die Verknüpfung des Abflugmanagement-Systems mit dem Anflugmanagement-System zum Ziel haben. Das System wird einen präziseren und flüssigeren Ablauf des Flugverkehrs gewährleisten, wobei es in erster Linie eine bessere Verteilung der Anflüge erlauben soll, ohne dass die Verspätungen im Flugverkehr zunehmen. Ob und in welchem Umfang eine Kapazitätssteigerung möglich sein wird, ist noch offen.

Peter Förtsch (Grüne, Zürich): Am 2. Oktober 1996 haben Felix Müller, Vreni Püntener-Bugmann und ich eine Medienorientierung durchgeführt, über genau die Themen, die heute auch diskutiert und in der Interpellation beleuchtet werden. Eine von der Flughafendirektion gesandte Beobachterin, Sonja Zöchling, war ebenfalls unter den Gästen und hat die abgegebenen Unterlagen verlangt und erhalten. Das heisst, spätestens seit dieser Medienkonferenz im Jahr 1996 war es der Flughafendirektion möglich, mit etwas realistischeren Prognosen an die Öffentlichkeit zu treten. Der stellvertretende Flughafendirektor, Alfred Ruh, hat dies am Streitgespräch vom 21. November 1996 nochmals bestätigt. Diese Rückblende hat, wie Sie noch sehen werden, einen Sinn. Am 25. Juni 1995 haben die Stimmbürger der 5. Ausbautappe zugestimmt. In den Abstimmungsunterlagen wurde die Vorlage wie folgt verkauft: «Die Kapazitätsgrenzen verschiedener wichtiger Anlageteile des Flughafens sind heute erreicht oder gar überschritten. Ein geordneter Flughafenbetrieb, wie ihn die Konzession des Bundes verlangt, kann zu den Spitzenzeiten nicht mehr gewährleistet werden.» Zu den Flugbewegungen: «Nach der Realisierung der Bautappe werden am Flughafen Zürich etwa 220'000 Flugbewegungen des Linien- und

Charterverkehrs bewältigt werden. Das relativ geringe Wachstum der Flugbewegungen ist darauf zurückzuführen, dass der erwartete Mehrverkehr in Zukunft mit grösseren Flugzeugen abgewickelt und somit die Zahl der Passagiere in höherer Masse zunehmen wird.» 1995 waren es rund 14,5 Mio. Passagiere, für das Jahr 2002 werden rund 20 Mio. geschätzt. «Die Realisierung der 5. Bauetappe geht jedoch nicht zu Lasten der Umwelt. Verschiedene Massnahmen stellen sicher, dass sowohl die vom Flughafen verursachte Luftverschmutzung als auch die Fluglärmbelastung nicht weiter zunehmen wird, teilweise vielleicht sogar leicht abnehmen könnte. Damit der Umweltverträglichkeitsbericht auf einem sicheren Fundament steht, ist die Messlatte mit Bezug auf die Flugbewegungen sehr hoch angesetzt. Im Rahmen dieses Berichts wird von 240'000 Flugbewegungen des Linien- und Charterverkehrs und 35'000 Flugbewegungen des Privatflugverkehrs pro Jahr ausgegangen.»

Zu den Kapazitätsgrenzen: 1994 wurden 204'000 Flugbewegungen abgewickelt. In den Abstimmungsunterlagen wurde festgehalten, dass die damals bestehenden Anlagen einen geordneten Flugbetrieb, wie ihn die Konzession des Bundes verlangt, nicht gewährleisten. Erst recht nicht für die Bewältigung von 220'000 Flugbewegungen, die für das Jahr 2002 prognostiziert worden sind. In der Antwort zu dieser Interpellation sagt der Regierungsrat erneut, dass die prognostizierten 235'000 Flugbewegungen für 1997 gerade noch zu bewältigen seien, ein weiteres markantes Wachstum aber nicht mehr ordnungsgemäss abzuwickeln sei. Die oberste Grenze wurde bei 240'000 Flugbewegungen und gut 18 Mio. Passagieren gesetzt. Heute wissen wir, dass im letzten Jahr 241'465 Flugbewegungen und 18,5 Mio. Passagiere ohne nennenswerte Verspätungen oder Komforteinbussen abgewickelt wurden. Dies ist sicher eine reife Leistung. Doch riesige Investitionen in den Ausbau des Flughafens sind heute nicht mehr begründbar. Das Projekt ist überdimensioniert und zu teuer. In der letzten Budgetdebatte haben die Grünen verlangt, dass die Anzahl Flugbewegungen als verbindliche Leistungszahl festgesetzt wird und nicht nur eine unverbindliche Richtlinie in den Globalbudgets ist. Wir verweisen darauf, dass die allerneuesten, unverbindlichen Richtzahlen bereits überholt und zu niedrig budgetiert sind, obwohl den Verantwortlichen klar sein musste, dass die Zahlen nicht stimmen können. Trotzdem wurden sie unkorrigiert dem Rat vorgelegt.

Zum Thema Prognosen: Die Grünen haben bereits vor zwei Jahren nachgewiesen, dass die Prognosen der Flughafenverantwortlichen über die Entwicklung am Flughafen nicht stimmen können. In den

Abstimmungsunterlagen wurden die Wachstumszahlen falsch wiedergegeben. Wer im ungünstigsten Fall, um auf der sicheren Seite zu sein, 240'000 Flugbewegungen prognostizierte, rechnete mit durchschnittlich 2% Wachstum. Das Wachstum 1993/1994 betrug aber bereits 3,55%, und auch in den vorangegangenen Jahren bewegten sich die Wachstumszahlen immer markant über der 2%-Grenze. Für die nächsten fünf bis sechs Jahre rechnen renommierte Unternehmen, Flugzeughersteller, Reiseunternehmen und Fluggesellschaften mit jährlichen Wachstumsraten von 6% bis 7%. Wir Grünen haben im Oktober 1996 vorausgesagt, dass die 240'000er-Grenze in den Jahren 1997/1998 überschritten werden wird. Selbst ohne die 16'000 zusätzlichen Flugbewegungen, bedingt durch die Einführung der 4. Welle, sind die Zahlen markant zu tief angegeben worden. Die Fakten lassen nur zwei Schlüsse zu: Entweder waren Dilettanten erster Güte am Werk oder aber man wusste ganz genau, was man tat.

Zur Luftverschmutzung und Lärmbelastung: Die gemessenen NNI- oder Leq-Werte bestätigen ganz klar, dass die Lärmgrenzwerte eingehalten oder sogar abnehmen werden. Doch diese Werte arbeiten hart an der Grenze des menschlichen Wohlbefindens. Wenn ein sogenannt lautes Flugzeug ersetzt wird, wird es möglich, dafür bis zu zehn sogenannt leise Flugzeuge zu starten, bis die ursprünglichen Grenzwerte wieder erreicht werden. Wir können daher die Bevölkerung nur vor Dauerlärm durch Flugzeuge warnen. Die Reaktionen aus den Gemeinden machen aber eines ganz klar: Die Lärmbelästigungen werden markant stärker empfunden, und zwar so markant, dass es zu heftigen Reklamationen und sogar Demonstrationen gekommen ist und weiterhin kommen wird. Was in den Abstimmungsunterlagen geschrieben wurde, ist vollkommen unhaltbar.

Noch ein Wort zur Informationspolitik des Regierungsrates: Wenn es der Regierung tatsächlich ernst gewesen wäre, auf die nachteiligen Auswirkungen des Ausbaus einzugehen, frage ich mich, weshalb der Bericht «Oliva» zur psychosozialen Verträglichkeit des Fluglärms, der in wichtigen Teilen bereits 1993 öffentlich präsentiert wurde, nicht in die Unterlagen eingeflossen ist. Das Postulat Jeker betreffend Massnahmen gegen Fluglärm hätte schon damals bearbeitet werden können. Ich frage mich auch, warum der Regierungsrat die Fragen in dieser Interpellation, «wie gross ist die Kapazität des Flughafens mit dem vierten Flugfenster» und «wieviele Fenster wären noch möglich» und «wieviele Bewegungen würden daraus resultieren», nicht beantwortet hat.

Wir stellen fest, dass die Kapazität von 241'000 Flugbewegungen auch ohne zusätzliche Massnahmen möglich geworden ist. Die Abfertigung

von 18,2 Mio. Passagieren konnte ordnungsgemäss durchgeführt werden. Nennenswerte Verspätungen sind nicht aufgetreten oder waren zu einem Teil hausgemacht, nämlich durch Stellenabbau beim Abfertigungspersonal. Der zur Abstimmung ausgearbeitete Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) wird seine Gültigkeit nicht erlangen können. Die Belastung der Bevölkerung durch Lärm, Abgase und Sicherheit nimmt zu, aber sicher nicht ab. Die Grüne Partei des Kantons Zürich fordert daher, dass die Bevölkerung ein Anrecht darauf hat, dass die Aussagen zu einer Volksabstimmung ihre Gültigkeit in den grossen Linien behalten. Bis im Jahr 2002 dürften demnach nicht mehr als 220'000 Flugbewegungen erfolgen. Wir stellen fest, die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Zürich haben unter den damals von der Regierung erklärten Rahmenbedingung zur Kapazitätsgrenze, der Zahl der Flugbewegungen und zu den Auswirkungen auf Mensch, Umwelt, Arbeitsplätze und Finanzierung der Vorlage zur 5. Ausbaustufe zugestimmt. Vieles davon trifft heute nicht mehr zu.

Die Grüne Partei des Kantons Zürich fordert daher, dass die verschiedenen Bauprojekte neu zu beurteilen sind. In einer neuen Vorlage sind jene Bauprojekte zu beantragen, die für die Bewältigung von 220'000 Flugbewegungen notwendig sind. Dies sowohl beim flugseitigen wie auch beim landseitigen Verkehr. Der Kanton Zürich beantragt beim Bund die Stabilisierung bei 220'000 Flugbewegungen jährlich. Auch fordern wir eine klare, vollständige, unmissverständliche und rechtzeitige Information des Parlaments, der Bevölkerung und der betroffenen Regionen durch den Regierungsrat. Die Investitionen müssen im Einklang mit den Kantonsfinanzen stehen. Ich fordere Sie auf, sich im Kantonsrat der möglichen nachfolgenden Diskussion zu stellen. Der Diskussion auszuweichen, würde klar und deutlich aussagen, dass Volksrechte nur solange Rechte sind, als sie bequem und genehm sind. Es würde auch heissen, dass die Sorgen und Nöte der Bevölkerung rund um den Flughafen Zürich bezüglich Lebensqualität nicht ernst genommen werden.

Ingrid Schmid (Grüne, Zürich): Ich stelle Antrag auf Diskussion.

Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich): Ich stelle Antrag auf Nichtdiskussion. Wir haben bei Traktandum 6 über die Entwicklung des Flughafens gesprochen und werden bei Traktandum 8 genau die gleichen Argumente nochmals hören. Dort handelt es sich um ein Postulat, und wir werden diskutieren müssen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 72 : 34 Stimmen, keine Diskussion durchzuführen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Neues Modell für die kantonalen Beiträge an Stütz- und Fördermassnahmen in der Volksschule**
Postulat *Doris Gerber-Weeber (SP, Zürich), Helen Kunz (LdU, Opfikon)* und *Heidi Müller (Grüne, Schlieren)*
- **Teilschliessung des Kantonalen Polizeipostens Rathaus**
Anfrage *Werner Gubser (SVP, Zürich)*
- **Jugendliche Bosnierinnen und Bosnier in Ausbildung**
Anfrage *Dorothee Fierz (FDP, Egg)*
- **Umteilung der Sonderschulheime von der Abteilung Volksschule zum Jugendamt**
Anfrage *Susi Moser-Cathrein (SP, Urdorf)* und *Martin Ott (Grüne, Bäretswil)*
- **Kosten der Repression im Drogenbereich**
Anfrage *Christoph Schürch (SP, Winterthur)*

Schluss der Sitzung: 12.05 Uhr

Zürich, den 9. Februar 1998

Die Protokollführerin:
Irene Läubli

11032

Vom Büro des Kantonsrates in seiner Sitzung vom 19. März 1998 genehmigt.