


96. Sitzung, Montag, 21. März 2005, 14.30 Uhr

 Vorsitz: *Emy Lalli (SP, Zürich)*
Verhandlungsgegenstände
11. Sicherstellung des biblischen Unterrichts an der Volksschule

 Motion Hans Fahrni (EVP, Winterthur) und Lisette Müller-Jaag (EVP, Knonau) vom 22. September 2003
 KR-Nr. 284/2003, RRB-Nr. 1831/11. Dezember 2003
 (Stellungnahme)

 Fortsetzung der Beratungen..... *Seite 7233*
36. Schaffung von zusätzlichen Lehrstellen für Fachangestellte Gesundheit

Dringliches Postulat Karin Maeder-Zuberbühler (SP, Rüti), Hans Fahrni (EVP, Winterthur) und Ralf Margreiter (Grüne, Zürich) vom 31. Januar 2005

 KR-Nr. 17/2005, RRB-Nr. 338/2. März 2005 (Stellungnahme) *Seite 7233*
37. Fehlinvestition Swiss und Zukunft Flughafen Zürich

Interpellation Alfred Heer (SVP, Zürich), Peter Good (SVP, Bauma) und Mitunterzeichnende vom 24. Mai 2005

 KR-Nr. 210/2004, RRB-Nr. 1081/14. Juli 2004 *Seite 7240*
38. Rahmenkredit und Leistungsauftrag Innovationsrisikogarantie

Postulat Thomas Maier (GLP, Dübendorf) vom 10. März 2003

 KR-Nr. 79/2003, RRB-Nr. 998/9. Juli 2003 (Stellungnahme) *Seite 7287*

Verschiedenes

- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 7296

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Emy Lalli: Entgegen meiner Aussage von heute Morgen werde ich Traktandum 11 nach Traktandum 36 behandeln, und zwar darum, weil Regierungsrätin Dorothee Fierz stellvertretend für Regierungsrätin Verena Diener hier ist. Sie muss bereits um 15 Uhr wieder an einer Sitzung sein. Sie sind damit einverstanden.

Lucius Dürri (CVP, Zürich): Ich stelle einen Ordnungsantrag zu Geschäft 37, der Interpellation Alfred Heer. Wie Sie wissen, ist gemäss Geschäftsordnung der Interpellant berechtigt, zehn Minuten zu sprechen. Alle anderen Sprecher haben fünf Minuten. Wir haben uns am letzten Montag geeinigt, dass diese Interpellation letztlich nichts anderes ist als die formale Grundlage, um über das Swiss-Geschäft diskutieren zu können. Wir sprechen also längst nicht nur über die Interpellation, sondern viel umfassender.

Deshalb stelle ich den Antrag,

dass alle Fraktionssprecher zehn Minuten sprechen können,

damit wir die Gleichwertigkeit in der Diskussion haben. Alle weiteren Ratsmitglieder können fünf Minuten sprechen. Das ist klar.

Ich bitte Sie, den Antrag zu unterstützen.

Ratspräsidentin Emy Lalli: Es wird kein anderer Antrag gestellt. Wir werden so verfahren.

Das Wort wird weiter nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

36. Schaffung von zusätzlichen Lehrstellen für Fachangestellte Gesundheit

Dringliches Postulat Karin Maeder-Zuberbühler (SP, Rüti), Hans Fahrni (EVP, Winterthur) und Ralf Margreiter (Grüne, Zürich) vom 31. Januar 2005

KR-Nr. 17/2005, RRB-Nr. 338/2. März 2005 (Stellungnahme)

Ratspräsidentin Emy Lalli: Wir haben heute über Überweisung oder Ablehnung zu entscheiden. Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat entgegenzunehmen. Es wird kein Ablehnungsantrag gestellt. Das dringliche Postulat ist überwiesen. Es geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert eines Jahres.

Das Geschäft ist erledigt.

11. Sicherstellung des biblischen Unterrichts an der Volksschule

Motion Hans Fahrni (EVP, Winterthur) und Lisette Müller-Jaag (EVP, Knonau) vom 22. September 2003

KR-Nr. 284/2003, RRB-Nr. 1831/11. Dezember 2003 (Stellungnahme)

Fortsetzung der Beratungen

Anita Simioni-Dahm (FDP, Andelfingen): Die Sanierungsmassnahme 214.04 mit der Abschaffung des biblischen Unterrichts vermochte die Bevölkerung aufzuschrecken. Auch wir Freisinnigen begrünnen die Diskussion über die Vermittlung von religiösen Inhalten. Diese wurde über die Jahre hinweg immer mehr in die Randstunden verdrängt und auf rein freiwilliger Basis als Fach mit Abmeldemöglichkeit angeboten. Die biblische Geschichte wurde und wird von engagierten Fachlehrkräften erteilt, die oft auch mit disziplinarischen Schwierigkeiten rechnen müssen. Wir würden es begrünnen, im Rahmen der Lehrplanüberarbeitung ein Fach «Ethik und Religion» mehr im Zentrum der Studentafel anzusiedeln und es möglichst durch die Lehrkraft der Regelklasse erteilen zu lassen. Alle Kinder aus aller Herren Länder und Religionen würden verpflichtend teilnehmen, um auch ethische Antworten auf Geschehnisse im und um das Schulareal aufarbeiten zu

können. Dies wäre eine saubere Aufteilung der Zuständigkeiten. Die Kirchen würden mit den Eltern gemeinsam die Aufgabe des Unterrichts in der entsprechenden Religion übernehmen. Die Schule wäre für die friedliche Koexistenz der verschiedenen Religionen, für die Unterrichts-Überreligion und für die Anleitung in christlich-abendländischer Ethik verantwortlich. Dies wäre ein kultureller Gewinn für unsere Schulen und eine Aufwertung in der Vermittlung von Glaube und Ethik.

Sowohl die hängige Initiative wie die vorliegende Motion verlangen aber wieder den für uns unbefriedigenden Zustand der Beliebigkeit von heute. Um den Weg für eine bessere Lösung offen zu halten, bittet eine Mehrzahl der Freisinnigen Sie, die Motion 284/2003 nicht zu überweisen.

Lisette Müller-Jaag (EVP, Knonau): Drei Gründe sind es, die unbedingt für die Beibehaltung des schulischen Religionsunterrichts sprechen: die Kultur, die Integration und die Wertebildung. Wir leben im Zentrum Europas. Die jahrtausendealte Geschichte des Abendlandes ist Teil unseres Lebens. Die christliche Religion ist unsere Basis. Sie hat unseren Kalender, unser Zusammenleben, die Gesetzgebung wie auch unsere Einstellungen und Werthaltungen geprägt. Sie schafft Identität, und Wurzeln geben Halt. Die biblischen Geschichten sind wesentliche Bestandteile des Kulturguts und gehören zur Allgemeinbildung und zu einer ganzheitlichen Entwicklung.

Die christliche Religion ist die Grundlage unseres Rechtsstaats und prägt die Spielregeln. Sie gibt Leitplanken und Orientierung, welche Voraussetzung für das friedliche Zusammenleben sind. Genau diese Spielregeln drohen zu verschwinden. Viele Kinder lernen sie zuhause nicht mehr. Kinder aus anderen Kulturen kennen sie oftmals nicht. Was das heisst, können Sie bei fast jedem Lehrer in Erfahrung bringen. Die Auswirkungen sind fatal. Biblische Geschichte als Unterrichtsfach ist ein taugliches Instrument, die Kinder mit den sozialen Erwartungen und mit den bei uns geltenden Werten und Regeln vertraut zu machen. Das fördert die Integration. Alle Kinder können am biblischen Unterricht teilnehmen. Sie lernen in Form von Geschichten die Werte unserer Kultur kennen und hören Erzählungen über Gewaltverzicht, über Schutz, Hoffnung, Gerechtigkeit und Vergebung. Sie erfahren etwas über Ostern und Weihnachten. Die konfessionelle Neutralität wird durch einen solchen Unterricht nicht verletzt, sonst hätten wir dies die letzten 100 Jahre bereits getan.

Wir müssen als Gesellschaft grosses Interesse daran haben, dass Religion als wesentliche Dimension im Leben unserer Jugend einen Platz findet, dass diese mit den christlichen Prinzipien vertraut werden: Respekt, Versöhnung und Hoffnung. Wollen wir nicht alle für unsere Kinder, dass sie zu verantwortungsvollen Menschen heranwachsen, dass sie gerne leben und dass sie Vertrauen in die Zukunft haben? Auch wer sich heute nicht ausdrücklich zu Gott und zu Jesus Christus bekennt, zweifelt keinen Moment daran, dass gegenseitiger Respekt, das Recht auf Leben und Nächstenliebe grundlegende Werte unserer Gesellschaft sind. Sie werden in der Schule und im Religionsunterricht gezielt vermittelt. Wer diesen nicht will, darf auch nicht über den Verlust von Werten klagen.

Wir bitten Sie sehr, die Motion zu überweisen.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Ärgerlich an diesem Vorstoss ist weniger, dass es ihn gibt, als vielmehr warum überhaupt ein Vorstoss nötig geworden ist. Das ist die Ausgabenbremse, die genau das bewirkt, was wir immer gesagt haben. Es werden Unterrichtsgegenstände abgeschafft, ohne dass etwas Neues angeboten werden kann. Damit stärken wir dann genau diejenigen Kräfte, die nie etwas verändern wollen. Das ist schade, weil wir in Zukunft eine bessere Lösung in Aussicht haben. Die wurde übrigens mehrfach kommuniziert, Hans Fahrni. Es ist nicht so, dass es nichts gibt.

Im angestammten Unterricht haben sich 50 bis 70 Prozent der Kinder abgemeldet. Das wollen wir nicht mehr. Sie haben das verfassungsmässig garantierte Recht, sich abmelden zu können. Das garantiert die Glaubens- und Gewissensfreiheit. Wir wollen etwas Besseres, etwas Stärkeres. Auch uns ist die Diskussion um die christlich-abendländische Kultur und Werterhaltung wichtig. Wenn wir jetzt die Möglichkeit haben, das in den Unterricht zu integrieren, sind wir besser dran, weil dann alle Kinder in den Genuss kommen. Das ist der Sinn der ganzen Sache.

Ich bitte Sie, die Motion nicht zu unterstützen.

Annelies Schneider-Schatz (SVP, Bäretswil): Leider gehört die Festlegung der Unterrichtsangebote nicht in die Kompetenz des Kantonsrates. Somit ist das vorliegende Anliegen nicht motionsfähig. Ich bedauere das, aber es ist so. Persönlich unterstütze ich das Anliegen. Ich denke, dass auch einige Unterschriften für die Volksinitiative aus unseren

Reihen kommen. Ich kann im Übrigen wieder auf die hängige Volksinitiative verweisen. Aus diesem Grund wird die SVP-Fraktion die Motion nicht unterstützen. Auch da gilt wieder: Setzen wir unsere Anstrengungen auf die Volksinitiative.

Yvonne Eugster (CVP, Männedorf): Die CVP bedauert die Aufhebung der Angebotspflicht für den Unterricht in biblischer Geschichte. Erfreulich ist, dass sehr viele Gemeinden «Biblische Geschichte» als Freifach auf eigene Kosten weiterführen. Erfreulich ist auch, dass an Gemeindeversammlungen der nötige Kredit gesprochen wurde und sich beispielsweise in Männedorf fast alle Schüler für das Freifach angemeldet haben. Das zeigt, dass die Nachfrage gross ist und Eltern auf eine Weiterführung viel Wert legen. Dies wird auch durch das Zustandekommen der Volksinitiative «Ja zur Biblischen Geschichte» bestätigt, die – Hans Fahrni hat es bereits gesagt – mit dem Fünffachen der nötigen Unterschriften eingereicht wurde.

Im Wissen, dass die Festlegung von Unterrichtsfächern nicht in die Zuständigkeit des Kantonsrates fällt und das Anliegen gemäss Regierung eigentlich nicht motionsfähig ist, wird die CVP den Vorstoss trotzdem überweisen, um damit ein Zeichen der Wichtigkeit zu setzen. Wir werden alles daran setzen, dass die Biblische Geschichte in der Primarschule integriert bleibt. Wir erachten es als notwendig, die Inhalte des Fachs in unserer multikulturellen und multireligiösen Gesellschaft als Angebotspflicht beizubehalten. Unsere Kinder haben ein Recht darauf, sich mit der biblischen Tradition als Grundlage unserer Kultur vertraut zu machen. Kinder aus unserem eigenen Kulturkreis, aber auch jene mit einem anderen religiösen und kulturellen Hintergrund sollen die Gemeinsamkeiten und Unterschiede der verschiedenen Religionen und Kulturen kennen lernen und verstehen. Eine vertiefte Kenntnis des Christentums und anderer Religionen fördert Toleranz und Respekt. Religion gehört zur Allgemeinbildung, zu einer ganzheitlichen Bildung. Bereits in der Primarschule sind deshalb die Grundlagen zu schaffen, auf denen das Fach Religionen und Kultur in der Oberstufe aufbauen kann. Ob diese Ziele und Inhalte ins bereits überladene Fach «Mensch und Umwelt» verpackt werden können, wie dies der Bildungsrat vorsieht, wage ich ernsthaft zu bezweifeln. Vielmehr müsste auch in der Primarschule ein neues obligatorisches Fach «Religionen und Kulturen» mit einer zusätzlichen Wochenstunde geschaffen werden, ohne gegen das Gebot der konfessionellen Neutrali-

tät zu verstossen, damit alle Kinder diesen Unterricht besuchen können.

Die CVP wird die Motion überweisen.

Stefan Dollenmeier (EDU, Rüti): «Die Volksschule erzieht zu einem Verhalten, das sich an christlichen Wertvorstellungen orientiert.» Diese Aussage steht im von Ihnen kürzlich angenommenen neuen Volksschulgesetz. Ihnen allen sind also christliche Werte wichtig, sonst hätten sie bestimmt zu diesem Artikel 2 einen Änderungsantrag gestellt. Sie haben selbstverständlich Recht. Ich gehe noch einen Schritt weiter. Es gibt nichts Wertvolleres als diese christlichen Werte. Kinder und Jugendliche brauchen für ihre Entwicklung solide Werte. Im biblischen Unterricht, über den wir hier diskutieren, geht es unter anderem um die Vermittlung dieser Werte. Ohne sichere, verbindliche Werte ist ein Leben eigentlich wertlos. Wird die Frage nach dem Sinn des Lebens nicht beantwortet, ist dieses letztlich sinnlos. Weiss ein Mensch nicht um den Zweck seines Daseins, ist all sein Bemühen im Grunde zwecklos. Wissen Sie nicht um ein Ziel, irren Sie schliesslich ziellos durchs Leben. Das wäre dann wirklich traurig, jammerschade für ein ganzes Leben, furchtbar hoffnungslos.

Zum Glück gibt es ein Buch, das auf all diese Sinnfragen eine Antwort gibt. Es ist die Bibel, das Wort Gottes. Dieses auf der Welt meist verbreitete und meist gelesene Buch gibt jedem Suchenden bleibende Werte, einen klaren Sinn, einen Lebenszweck, ein erstrebenswertes Ziel, eben Hoffnung für alle.

Geben Sie unseren Kindern und Jugendlichen diese Chance. Lassen Sie es zu, dass sie auch in Zukunft diesem vielleicht wichtigsten Unterricht beiwohnen dürfen. Nichts brauchen sie in dieser haltlosen Zeit mehr als das Wissen um Sinn, Zweck und Ziel des Lebens. Sie brauchen Werte, die ihren Wert nicht verlieren, sondern ewig bleiben, die Hoffnung vermitteln auch für eine düstere Zukunft. Ich danke Ihnen, wenn Sie die Motion unterstützen.

Hans Fahrni (EVP, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Ich entgegen Esther Guyer. Woher sie die Zahlen, dass sich 50 bis 70 Prozent abgemeldet haben, nimmt, weiss ich wirklich nicht. In Winterthur sind es 12 bis 18 Prozent. In vielen Gemeinden sind es 20 Prozent. Ich

weiss, dass in Winterthur sogar der Stadtkreis, der am meisten Ausländer hat, bei weitem nicht 50 Prozent Abmeldungen hat. Ich würde gerne diese Zahlen einmal bekommen.

Welche Inhalte im neuen Fach angeboten werden sollen, sei schon lange bekannt. Wo diese bekannt sind, nähme mich auch Wunder. Vor anderthalb Monaten habe ich gefragt, welches die Inhalte sind. Mir wurde gesagt, man sei noch daran. Heute Morgen hat Regierungsrätin Regine Aepli gesagt, dass diese Inhalte seit einer Woche bekannt sind. Esther Guyer hat gesagt, sie seien schon seit längerer Zeit bekannt. Das kann also nicht stimmen.

Regierungsrätin Regine Aepli hat auch gesagt, dass das Modell des neuen Fachs «Religion und Kultur» an der Oberstufe längerfristig an der Mittel- und Unterstufe eingeführt werden soll. Etwas so Unseriöses hört man selten, denn man weiss bis jetzt nicht genau, wie dieses Modell aussehen soll. Bezeichnend ist aber natürlich wieder, dass man schon heute sagt, dass man das Modell, das es noch gar nicht gibt, dann bereits wieder weiter verwenden will.

Die Integration ins Fach «Mensch und Umwelt» kommt einer faktischen Abschaffung gleich, denn in diesem Fach ist schon so viel Stoff drin, dass der Teil des biblischen Unterrichts nicht auch noch Platz hat.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 93 : 36 Stimmen, die Motion nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Hinschiede

Ratspräsidentin Emy Lalli: Hinschied des vormaligen Kantonsrates, Thomas Rohrer, Grüne, Birmensdorf, und des früheren Regierungsrates, Albert Sigrist, FDP, Rafz.

Am vergangenen Mittwoch verstarb der frühere Kantonsrat, Thomas Rohrer, an den Folgen einer schweren Krankheit. Thomas Rohrer ist im Jahr 1983 mit 23 Jahren als bisher jüngstes Mitglied in unser Parlament eingezogen. Gleichermassen früh ist er nun im 45. Lebensjahr seiner jungen Familie entrissen worden. Als Vertreter des Wahlkreises

Limmattal gehörte der damalige Birmensdorfer 1983 zur ersten Grünen Abordnung in diesem Parlament. Während Thomas Rohrer anfänglich einer vierköpfigen Delegation angehörte, konnte er 1987 mit 20 Fraktionskolleginnen und -kollegen in seine zweite Amtsdauer starten. Nach knapp viereinhalb Jahren parlamentarischer Arbeit hat der studierte Agronom sein Kantonsratsmandat im August 1987 niedergelegt, um im Napfgebiet eine neue Existenz aufzubauen.

Wir gedenken des Verstorbenen in Dankbarkeit für seinen Einsatz zu Gunsten unseres Kantons. Der leidgeprüften Familie spreche ich das herzliche Beileid des Kantonsrates aus. Der Trauergottesdienst wird morgen Dienstag um 9 Uhr in der Katholischen Pfarrkirche von Willisau im Luzerner Hinterland abgehalten.

Vorgestern Samstag ist der frühere Regierungsrat, Albert Sigrist, verstorben. Wenige Tage vor seinem 82. Geburtstag wurde er von den Beschwerden des Alters erlöst. Mit seinem Tod verliert unser Kanton nach Hans Künzi innerhalb von vier Monaten einen zweiten, früheren FDP-Magistraten.

Albert Sigrist durfte auf einen grundsoliden politischen Werdegang zurückblicken. Im Alter von 32 Jahren ist der Mitinhaber eines mittelständischen Fabrikationsbetriebs im Frühling 1955 in den Kantonsrat gewählt worden. Der Rafzer hat unserem Parlament in der Folge während 20 Jahren angehört. Im Amtsjahr 1970/71 wirkte er als Kantonsratspräsident. Im Herbst 1975 wechselte Albert Sigrist als Nationalrat auf die eidgenössische Politbühne. Als amtierender Bundesparlamentarier und aktiver Gemeindepräsident ist Albert Sigrist bei den kantonalen Gesamterneuerungswahlen von 1979 vom Volk in den Regierungsrat berufen worden. Als Baudirektor realisierte er zahlreiche, bedeutende Infrastrukturvorhaben wie die Zürcher Nordumfahrung und den Milchbucktunnel. Unter seiner Federführung erfolgten auch die Verlegung der Kaserne Zürich ins Reppischtal sowie wesentliche Teile der Thursanierung. Zweifellos wusste Regierungsrat Albert Siegrist im damaligen wirtschaftlichen Boom einen verlässlichen Verbündeten. Trotz gut gefüllter öffentlicher Kassen liess er sich jedoch nie zu übermütigen Investitionen verleiten. Sein staatsmännisches Augenmass dokumentiert etwa der Gubristtunnel, den er auf vorerst zwei Röhren ausgerichtet hat. Nach achtjährigem, verdienstvollem Wirken als Regierungsrat und Baudirektor hat sich Albert Siegrist 1987 aus der aktiven Politik zurückgezogen. Zweifellos hat er aber die öffentlichen Diskussionen über die Fortentwicklung von Vorhaben aus seiner

Regierungszeit weiterhin aktiv mitverfolgt. Möge uns der besonnene Geist des Verstorbenen bei den weiteren Schritten auf dem Zürcher Kasernenareal, am Gubrist und bei weiteren Zukunftsprojekten begleiten.

Albert Sigrist hat Beachtliches für unseren Kanton geleistet. Unser Parlament bewahrt dem Verstorbenen ein dankbares und ehrendes Andenken und spricht den Hinterbliebenen das herzliche Beileid aus. Der Trauergottesdienst wird am kommenden Mittwoch um 11 Uhr in der Reformierten Kirche von Rafz abgehalten.

Ich bitte die Ratsmitglieder und die Besuchenden auf der Tribüne, sich für einen Augenblick des stillen Gedenkens zu erheben.

37. Fehlinvestition Swiss und Zukunft Flughafen Zürich

Interpellation Alfred Heer (SVP, Zürich), Peter Good (SVP, Bauma) und Mitunterzeichnende vom 24. Mai 2004

KR-Nr. 210/2004, RRB-Nr. 1081/14. Juli 2004

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Am 13. Januar 2002 hat das Zürcher Stimmvolk einem Kredit für die Crossair, heute Swiss, von 300 Millionen Franken zugestimmt, nachdem die Befürworter und hier insbesondere der Regierungsrat sowie der gescheiterte ehemalige Chef Andre Dosé mit euphemistischen Aussagen die Bevölkerung knapp auf ihre Seite zu ziehen vermochten. Rund zweieinhalb Jahre nach dieser Abstimmung zeichnet sich ab, dass die schlimmsten Befürchtungen der Gegner dieses Kredites sogar noch übertroffen werden. Der seinerzeit zuständige Regierungsrat hat in einem Interview mit der NZZ vom 15. Dezember 2001 folgende Aussagen gemacht: «Wir sind auf Grund der Ausgangslage, wie sie sich weltweit im Lufttransport stellt – eine schwierige Situation mit Frequenzrückgängen und Überkapazitäten –, in einer guten Lage, weil wir im Markt Kostenführerschaft anbieten können und daraus einen wesentlichen Vorteil haben gegenüber der Konkurrenz. Wir haben eine überdurchschnittliche Eigenkapitalisierung der Gesellschaft mit 35 Prozent, üblich sind sonst zwischen 20 und 26 Prozent. Das ergibt insgesamt eine Erfolgchance, die ich persönlich auf über 60 Prozent einschätze.» Ferner: «Wir haben einen Vertreter im Verwaltungsrat: Es ist der Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Peter Sie-

genthaler. Wir haben natürlich geschaut, dass man einen bestqualifizierten Verwaltungsrat einsetzen kann. Damit haben wir eine wesentliche Führungsaufgabe erfüllt, nämlich die Bestellung der Gesellschaft mit den besten Leuten für diesen Job.» Weiter: «Unsere Vorstellung ist aber, dass man sich aus diesem Engagement auch wieder zurückziehen soll. In diesem Sinne ist es eine Starthilfe – selbstverständlich auch mit dem Hintergedanken, dass sich das Aktienpaket lohnt und eine angemessene Risikoprämie für den Steuerzahler resultiert. Die öffentliche Hand darf unternehmerisch denken.» Auf die Frage der NZZ: «Wenn die Crossair wider Erwarten dereinst doch mehr Geld benötigen sollte als vorgesehen – sind Sie der Meinung, dass der Kanton Zürich dann ebenfalls Zusatzkredite sprechen sollte?», gab der Volkswirtschaftsdirektor folgende Antwort: «Nein, die Chance für die Gesellschaft ist jetzt gegeben; nachher muss es einen normalen Verlauf nehmen. Es geht nicht um den Aufbau einer Staatsairline, sondern um eine Starthilfe. Dabei wird es bleiben müssen.» Am 21. Mai 2004 darf man dann aus dem Tages-Anzeiger entnehmen, dass die Informationsbeauftragte der Volkswirtschaftsdirektion im Zusammenhang mit einer Kapitalerhöhung Folgendes aussagt: «Das muss zum gegebenen Zeitpunkt diskutiert werden.»

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie begründet der Regierungsrat seine bereits damals falsche Aussage, dass die Swiss die Kostenführerschaft habe?
2. Ist der Regierungsrat tatsächlich der Meinung, dass er seine Führungsaufgabe bei der Besetzung des Verwaltungsrates erfüllt hat? Was konkret hat Siegenthaler an Positivem im Verwaltungsrat der Swiss für die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler erreicht?
3. Wieso träumte der Regierungsrat davon, dass die Investition in die Crossair jemals eine Risikoprämie abwerfen würde? Auf welcher Basis hat der Regierungsrat diese Aussage gemacht?
4. Gilt das vom ehemaligen Volkswirtschaftsdirektor abgegebene Versprechen nicht mehr, dass es sich bei den 300 Millionen Franken nur um eine Starthilfe handelte? Wieso spricht die gleiche Volkswirtschaftsdirektion heute davon, dass eine Kapitalerhöhung mit Beteiligung des Kantons Zürich zum gegebenen Zeitpunkt diskutiert werden muss?
5. Ist der Regierungsrat bereit, das Aktienkapital der Swiss vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen zu übertragen, damit dieses bei einem günstigen Zeitpunkt abgestossen werden kann?

6. Hat der Kanton Zürich als Grossaktionär beim Flughafen Zürich ein Notszenario bereit, falls die Swiss Konkurs gehen sollte, weiter re-dimensioniert wird oder in einer anderen Airline aufgehen sollte?
7. Sieht der Regierungsrat nicht auch einen grossen, unüberwindbaren Interessenkonflikt, Hauptaktionär des Flughafens Zürich zu sein und gleichzeitig Aktionär am grössten Airlinekunden dieses Flughafens?
8. Ist der Regierungsrat bereit, das Versprechen des ehemaligen Volkswirtschaftsdirektors einzuhalten und sich nicht an einer Kapitalerhöhung zu beteiligen, und ist er im Sinne einer Entflechtung seiner Interessen bereit, sich mittelfristig ganz aus der Swiss zu verabschieden?
9. Wie beurteilt der Regierungsrat seine Kampagne für den Cross-airkredit über 300 Millionen Franken? Ist er bereit, sich für die komplette Falschinformation bei der Zürcher Bevölkerung zu entschuldigen?

Die Geschichte der Swiss gilt nicht als Erfolgsstory, sondern fällt eher unter die Rubrik Pleiten, Pech und Pannen. Sämtliche Versprechen haben sich als falsch erwiesen, und seit Gründung der neuen Airline wird kräftig gewurstelt. Der Regierungsrat als einer der grossen Promotoren der neuen Airline muss nun klar Stellung beziehen, damit grosser Schaden für die Steuerzahler des Kantons Zürich abgewendet werden kann.

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

In seinem Antrag an den Kantonsrat vom 24. Oktober 2001 (Vorlage 3904) legte der Regierungsrat die Gründe für eine Beteiligung des Kantons Zürich an einer neuen schweizerischen Luftfahrtgesellschaft ausführlich dar. Er verwies dabei vor allem auf die grosse Bedeutung einer gesicherten Verkehrsanbindung des Binnenlandes Schweiz mit dem Ausland. Ein Verlust der in Zürich beheimateten, interkontinental tätigen Netzwerkgesellschaft, des so genannten Homecarriers, hätte den Verlust der Drehscheibenfunktion des Flughafens Zürich bedeutet und damit nicht allein für den Kanton Zürich, sondern für die ganze Schweiz einschneidende volks- und verkehrswirtschaftliche Konsequenzen zur Folge gehabt. Ohne Beteiligung des Kantons Zürich wäre die Entstehung der Swiss und damit das ganze Lufttransportsystem der Schweiz gefährdet gewesen. Im Beleuchtenden Bericht des Regierungsrates vom 13. Januar 2002 zuhanden der Stimmberechtigten wird

dazu Folgendes ausgeführt: «Würde der Flughafen Zürich seiner Drehscheibenfunktion beraubt, so hätte dies für Zürich und die übrige Schweiz einschneidende negative Konsequenzen, in erster Linie in Bezug auf die Standortattraktivität, die Wertschöpfungskette und die Arbeitsplätze. Neben dem Abbau von Arbeitsplätzen am Flughafen, d. h. bei den Luftfahrtgesellschaften und Luftfahrtnebenbetrieben, der weit mehr als 20'000 Stellen betreffen würde, wären noch stärkere indirekte Auswirkungen durch Arbeitsplatzverluste bei den Zulieferbetrieben hinzunehmen.»

Eine im Jahre 2003 veröffentlichte Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der schweizerischen Landesflughäfen, die im Auftrag der SIAA (Swiss International Airport Association) erstellt wurde, bestätigt, dass insgesamt rund 10 Mrd. Franken Wertschöpfung und gut 65'000 Beschäftigte mit der Existenz der Swiss in Zusammenhang gebracht werden können. Die Beteiligung auch des Kantons Zürich an der neuen Fluggesellschaft muss also in erster Linie aus einer gesamtwirtschaftlichen Optik heraus beurteilt werden und ist nicht primär als finanzielle Investition zu betrachten. Zudem ist zu beachten, dass zum Zeitpunkt des Entscheides für eine Beteiligung an einer neuen schweizerischen Fluggesellschaft die Abhängigkeit der Flughafen Zürich AG (FZAG) vom Homecarrier wesentlich höher war als heute. Ein Verlust des grössten Kunden wäre für die FZAG damals kaum zu verkraften gewesen. Ein Verzicht auf eine Starthilfe für den neuen Homecarrier hätte den Kanton Zürich deshalb mit grosser Wahrscheinlichkeit deutlich mehr gekostet als die 300 Mio. Schweizer Franken, die er in die Swiss investiert hat.

Bezüglich der wirtschaftlichen Aussichten der neuen Fluggesellschaft wurde im Beleuchtenden Bericht des Regierungsrates vom 13. Januar 2002 Folgendes ausgeführt: «Der Businessplan rechnet damit, dass die neue Gesellschaft ab dem Jahr 2003 wieder mit Gewinn arbeitet und ein Jahr später ein Ergebnis erzielt, das sich mit den übrigen Wettbewerbsteilnehmern in Europa vergleichen lässt. Vorausgesetzt wird dabei, dass sich die Weltwirtschaftslage im Allgemeinen und die Luftfahrtbranche im Besonderen nach den Ereignissen vom 11. September 2001 erholt oder zumindest stabilisiert. Die Gründe für die erwartete positive Entwicklung der neuen schweizerischen Luftfahrtgesellschaft sind vielfältig. Sie liegen insbesondere in der günstigen Kostenstruktur der heutigen Crossair, an der sich die neue Gesellschaft orientieren wird.» Die Feststellungen und Vorbehalte im Beleuchtenden Bericht sind auch aus heutiger Sicht grundsätzlich zutreffend. Insbesondere

konnte die Swiss auf einer für sie vorteilhaften Kostenstruktur (Personalkosten, Leasingkosten für die Flugzeuge u. a. m.) aufgebaut werden, was ihr damals im Vergleich mit den meisten Konkurrenzgesellschaften in der Tat die Kostenführerschaft hätte einbringen können. Nicht vorhergesehen werden konnte jedoch, dass sich die Weltwirtschaft nur sehr langsam von den Ereignissen des 11. September 2001 erholen würde und dass der weltweite Luftverkehr mit dem Irak-Krieg und der SARS-Epidemie weitere bedeutende Einbrüche würde hinnehmen müssen. All diese Faktoren haben sich nicht nur auf die Wirtschaftlichkeit der Swiss, sondern weltweit auf die gesamte Airline-Branche negativ ausgewirkt. Da diese Entwicklung jedoch, wie erwähnt, schlechterdings von niemandem vorhergesehen werden konnte, kann nicht von einer Falschinformation der Stimmberechtigten im Vorfeld der Abstimmung vom 13. Januar 2002 gesprochen werden.

Der Kredit von 300 Mio. Franken für die Beteiligung des Kantons an der Aktienkapitalerhöhung der Crossair AG (Vorlage 3904) wurde vom Kantonsrat am 12. November 2001 mit 101 zu 67 Stimmen und am 13. Januar 2002 von den Stimmberechtigten angenommen. Wie aus der Vorlage ersichtlich ist, wurde dieser Kredit zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt. Da es sich damals wie heute nicht um eine blossе Kapitalanlage handelte, sondern um den Einsatz von Mitteln zur Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe, wurden die Aktien dem Verwaltungsvermögen zugewiesen. Erst wenn sich die Beteiligung des Kantons als nicht mehr notwendig erweisen sollte, ist die Umbuchung in das Finanzvermögen vorzunehmen. Diese Voraussetzung ist gegenwärtig noch nicht erfüllt. Obwohl die betriebswirtschaftlichen Kennzahlen der Swiss im laufenden Jahr eine deutliche Erholung anzeigen, ist die finanzielle Lage der Gesellschaft nach wie vor nicht gefestigt. Ein Aktienverkauf würde sich als kontraproduktiv erweisen bzw. kaum möglich sein, weshalb sich eine vorzeitige Umbuchung der kantonalen Beteiligung vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen gegenwärtig nicht aufdrängt.

Im Geschäftsbericht 2003 der FZAG ist unter dem Titel «Aktuelle Risikosituation» die Bedeutung der Swiss als Homecarrier des Flughafens Zürich dargelegt. Die nationale Fluggesellschaft ist die Hauptkundin der FZAG und war im vergangenen Jahr (2003) für rund 59 Prozent (2002: 63 Prozent) der Flugbewegungen sowie für 56 Prozent (2002: 60 Prozent) des Passagieraufkommens auf dem Flughafen Zürich verantwortlich. Rund 16 Prozent (2002: 24 Prozent) des gesamten Umsatzes (ohne Passagiergebühren) der FZAG werden direkt über die

Swiss erzielt. Damit hat sich die Abhängigkeit der Flughafenhalterin vom Homecarrier weiter vermindert. Trotzdem ist die weitere Entwicklung der FZAG in erheblichem Mass von der betrieblichen und finanziellen Entwicklung der Swiss abhängig. Als nationale Fluggesellschaft ist die Swiss verantwortlich für rund 90,2 Prozent (2002: 90,6 Prozent) der Transferpassagiere am Flughafen Zürich. Ein weiterer Abbau von Swiss hätte mit grosser Wahrscheinlichkeit zur Folge, dass diese Transferpassagiere wegfallen und nicht durch andere Fluggesellschaften ersetzt würden. Die FZAG verfolgt deshalb laufend die Situation der Swiss und nimmt regelmässig entsprechende Lagebeurteilungen vor. Auf einen weiteren Kapazitätsabbau bei der Swiss ist die Flughafenhalterin mit vorbehaltenen Massnahmenpaketen vorbereitet, mit denen situationsgerecht weitere Kostensenkungen und Ertragssteigerungen erzielt werden könnten. Trotz diesen Massnahmen würde ein weiterer massiver Kapazitätsabbau bei der Swiss die finanzielle Lage der Flughafenhalterin indessen nachhaltig negativ beeinflussen. Auch der Kanton überprüft im Rahmen seines Beteiligungscontrollings laufend sämtliche Handlungsoptionen, die im jeweils aktuellen Umfeld vor allem der Existenzsicherung der FZAG dienen. Auf Grund der laufenden Abklärungen und der Komplexität der sich stellenden Fragen können die Auswirkungen der möglichen Szenarien zum jetzigen Zeitpunkt allerdings noch nicht abschliessend beurteilt und bekannt gegeben werden.

Die Beteiligung an der FZAG ist eine Folge der Privatisierung des Flughafens Zürich und findet ihre rechtliche Grundlage im Flughafen-gesetz (FHG; LS 748.1). Gemäss § 8 FHG muss der Staat über mehr als ein Drittel des stimmberechtigten Aktienkapitals verfügen, wobei die Interessen des Kantons durch die vom Regierungsrat bezeichneten Staatsvertreter im Verwaltungsrat der Gesellschaft wahrgenommen werden (§ 18 FHG). Demgegenüber geht die Beteiligung des Kantons an der Swiss unmittelbar auf das Grounding der Swissair zurück, indem sich der Kanton, wie erwähnt, zur Sicherstellung seiner verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen mit 300 Mio. Franken an der Kapitalerhöhung der Crossair AG beteiligte. Weshalb der Umstand, dass der Kanton Zürich gleichzeitig Aktionär der Swiss und der FZAG ist, einen Interessenkonflikt zur Folge haben soll, ist nicht erkennbar. Dies umso mehr, als der Kanton, wenn auch in weit geringerer Masse, schon immer Aktien der nationalen Fluggesellschaft besass, und dies während all der Jahrzehnte, da er selber Flughafenhalter war.

Der Kanton Zürich verfügt wie alle anderen an der Gesellschaft beteiligten Kantone über keine direkte Vertretung im Verwaltungsrat der Swiss. Er nimmt seine Aktionärsinteressen im Verbund mit dem Vertreter der Eidgenossenschaft wahr. Dessen konkrete Leistungen im Verwaltungsrat der Swiss lassen sich nicht abstrakt umschreiben, denn über den Erfolg oder Misserfolg der Gesellschaft entscheidet die Leistung des Verwaltungsrates als Gremium und nicht die Leistung einzelner Mitglieder. Im Übrigen sind die Verwaltungsratssitzungen nicht öffentlich, sodass eine Würdigung der Leistungen des Vertreters des Bundes und des Kantons Zürich auch aus diesem Grund nicht möglich ist.

Eine Veräusserung des vom Kanton Zürich an der Swiss gehaltenen Aktienpakets steht zurzeit nicht zur Diskussion. Die Beteiligung ist demokratisch abgestützt und entspricht dem Volkswillen. Sollte sich aber zeigen, dass der Fortbestand und die weitere Entwicklung der Swiss längerfristig als gesichert betrachtet werden können und damit die mit der Starthilfe für die Swiss verbundenen Ziele aus der Sicht des Kantons Zürich erreicht sind, ist ein Verkauf der Beteiligung zur Diskussion zu stellen. Ob sich dannzumal eine Risikoprämie erzielen lässt, ist reine Spekulation, weshalb an dieser Stelle nicht weiter darauf einzugehen ist.

Bezüglich einer weiteren Beteiligung an der Swiss gilt nach wie vor, dass es sich beim ersten Kredit um eine Starthilfe handelte und eine weitere Beteiligung derzeit nicht zur Diskussion steht. Sollte sich jedoch ein weiterer dringender Kapitalbedarf der Swiss abzeichnen, wäre hierüber vor dem Hintergrund der konkreten Gegebenheiten (Dringlichkeit und Höhe des Kapitalbedarfs, Beteiligung weiterer Kapitalgeber u. a. m.) zumindest eine politische Diskussion zu führen.

Alfred Heer (SVP, Zürich): Die Interpellation 210/2004 wurde am 24. Mai 2004 eingereicht. Zwei Hauptgründe waren für die Interpellation ausschlaggebend. Der erste Grund war derjenige, ob irgendetwas irgendwann dafür zur Verantwortung gezogen wird, 300 Millionen Franken an Zürcher Steuergeldern verbraten zu haben, abgesehen von der Komponente der Verantwortlichkeit des damaligen Bundesrates auf Bundesebene. Der zweite Grund war derjenige, dass es im Mai 2004 voraussehbar war, dass die Swiss nicht mehr lange weiter existieren wird und dass entsprechende Notszenarien aufgearbeitet sein müssen, um nicht den Flughafen Zürich in seiner Existenz zu gefährden.

Zum ersten Punkt: Im Vorfeld der Abstimmung vom 13. Januar 2002 über den 300-Millionen-Franken-Kredit hat der Regierungsrat die Stimmbürger so orientiert, dass die neue Gesellschaft ab 2003 wieder mit Gewinn arbeite und ein Jahr später, also im Jahr 2004, ein Ergebnis erzielen wird, das sich mit den übrigen Nettoerträgen vergleichen lasse. Bekanntlich wissen wir heute, dass beides nicht eingetreten ist.

Die SVP, die Grüne Partei und der Bund der Steuerzahler teilten diese irri-ge Annahme der Mehrheit dieses Rates nie. Die Begründung mit der SARS-Krise ist eine dummliche Ausrede, waren doch von dieser Krise alle Airlines gleichermassen betroffen. Zumindest hätte also die Aussage des vergleichbaren Gewinns mit den anderen Wettbewerbs-teilnehmern eintreffen müssen. Dass sich der Regierungsrat, damals noch unter Federführung von Regierungsrat Ruedi Jeker, in seiner Antwort weigert, von einer Falschinformation zu sprechen, ist eine glatte Verdrehung der Tatsachen. Das Gleiche gilt für die Aussage der Kostenführerschaft, die auf einem offensichtlichen Lügengebilde auf-gebaut wurde.

Lassen Sie mich die Ratsdebatte vom 12. November 2001 kurz rekapi-tulieren. Ein CVP-Vertreter vertrat die Meinung, dass man die Betei-ligung zu einem späteren Zeitpunkt verkaufen kann. Heute soll diese verscherbelt werden. Franziska Troesch (*FDP*) vertrat sogar die An-sicht, dass sich eine Diskussion in diesem Saal überhaupt erübrigt, der Businessplan komme zum Schluss, dass die neue Airline absolute Chancen habe, sich im Markt zu behaupten. Der Präsident des Flugfo-rums Süd, Richard Hirt, welcher die Südanflüge bekämpft, konnte im November 2001 nicht genug für den Fluglärm votieren. Er bezeichne-te sie «eine schweizerische Airline als Nabelschnur für unser Land und unseren Wohlstand». Was wird er wohl heute zu uns sagen, wenn aus einer schweizerischen eine deutsche Airline werden soll? Martin Vollenwyder (*FDP*) sagte: «Wer Ja sagt, der sucht den Erfolg. Im Wort Verantwortung steht das Wort Antwort mit drin. Antwort kann auch heissen, dass man eine Lösung sucht und anstrebt. Ich bitte Sie daher um ein deutliches und klares Ja. Im Übrigen bin ich der Über-zeugung, dass diejenigen, die Nein stimmen, sich der Verantwortung eines schönen Tages werden stellen müssen.» Wo sind nun die Martin Vollenwyders in Zürich und Bern, welche sich der Verantwortung für ihr angerichtetes Debakel stellen? Der Tag ist heute tatsächlich schön und warm. Doch wo sind die Träger der Verantwortung für dieses De-bakel geblieben? (*Unruhe.*) Genau, das sind Sie. Sie haben es ge-merkt, gratuliere.

Die Gegner des Kredits, allen voran Bruno Dobler (*SVP*), Ex-Crossair-Pilot und als Inhaber einer Flugpilotenschule der einzig wirklich direkt Betroffene des Swissairdebakels, hat hier im November 2004 ausgeführt: «Die 26/26-Lösung ist politisches Wunschdenken. Die Erfüllung dieses Wunsches könnte zum langsamen Tod der neuen Unternehmung führen. Den Markt für 26/16 können Sie nicht einfach herbeireden oder -befehlen, nur weil es im Moment so romantisch tönt.» Die SVP hat klar und deutlich vor dem Grössenwahnsinn der Swiss-Gründung gewarnt. Sagen Sie heute nicht, es hätte keine Alternativen gegeben. Es gab ein fixfertiges Projekt von UBS und Credit Suisse zusammen mit der Crossair, welches von den Linken zu Tode geschrieen wurde. Von den Gewerkschaften wurde zum lächerlichen Sparbüchleinboykott aufgerufen. Heute haben wir nun mindestens 3 Milliarden Franken weniger, viele Arbeitsplätze weg und keinen, der dafür die Verantwortung übernehmen will. Der staatliche Eingriff mit der Stützung der Swiss hat bessere Lösungen für Zürich, viele Arbeitsplätze und Kapital vernichtet. Der angerichtete Schaden der Ja-Sager geht in die Milliarden.

Zum zweiten Punkt: Das von den Interpellanten geforderte Notszenario, Frage sechs, für den Flughafen Zürich im Falle eines Konkurses oder Aufgehens der Swiss in einer anderen Airline wurde von der Regierung leider nicht beantwortet. Mit anderen Worten hat der Zürcher Regierungsrat dieser zentralen Frage am 24. Mai 2004 nicht genug Bedeutung zugemessen, was sich heute bitter rächt. Man befindet sich in einer «loose-loose-Situation».

Die SVP ist der Meinung, dass die Absichtserklärungen der Lufthansa, in Zürich einen Hub zu betreiben, eine reine Absichtserklärung bleibt. Der Markt wird schliesslich entscheiden, ob die Lufthansa den Hub tatsächlich betreiben wird oder nicht. Umso wichtiger ist es für die SVP, dass die deutsche Verordnung gegen den Flughafen Zürich aufgehoben wird. Der Flughafen Zürich muss die Fähigkeit haben zu überleben. Er muss auch die Fähigkeit haben, sich nach anderen Airlines umschauen zu können. Dies ist nicht gegeben, solange diese deutsche Verordnung gegen den Flughafen Zürich besteht. Wenn die Swiss der Lufthansa verschenkt werden soll, muss sichergestellt sein, dass diese einseitig erlassene deutsche Verordnung bezüglich Anflüge auf den Flughafen Zürich aufgehoben wird. Wir wollen keinen deutschen Hubbetreiber in Zürich bei gleichzeitigem deutschem Würgegriff gegen den Flughafen Zürich.

Regula Götsch Neukom (SP, Kloten): Ich bin jetzt nicht ganz drausgekommen, Alfred Heer, was Sie uns eigentlich zu sagen versucht haben. Ich danke Ihnen aber dafür, dass Sie immer wieder selber darauf hinweisen, dass die SVP es aus rein ideologischen Gründen hingenommen hätte, dass nicht nur die bei der Swiss immerhin noch vorhandenen Arbeitsplätze, sondern auch Tausende von Arbeitsplätzen in den flughnahen Betrieben den Bach runtergegangen wären. Vielen Dank, dass Sie immer wieder selber darauf hinweisen.

Das war aus dem Votum, das ich eigentlich am 30. Januar 2005 geschrieben habe. Ich habe mittlerweile ein Neues.

Wenn man in den letzten Tagen die Leute gefragt hat, was sie von der Übernahme der Swiss durch die Lufthansa halten, hat man meistens nicht viel mehr als ein Schulterzucken geerntet. Allenfalls wurde noch geknurrst, ob es denn unbedingt die Deutschen sein müssen. Seit es die Swiss gibt, war sie ständiger Kritik ausgesetzt. Die Gegner der Swissgründung liessen keine Gelegenheit aus, um der Gesellschaft eine rabenschwarze Zukunft zu prophezeien. Darum hat man, deutsch gesagt, die Schnauze langsam voll vom Thema. Aus diesem Grund weckt eine Übernahme der Swiss durch die Lufthansa keine grösseren Leidenschaften mehr.

Aber die Gegner der damaligen Kredite für die Swiss, um doch noch kurz auf den eigentlichen Gegenstand dieser Diskussion zu kommen, haben nicht Recht behalten. Die wirtschaftliche Situation insbesondere des Kantons Zürich würde sich heute deutlich schlechter präsentieren, wenn wir damals das Geld gespart und den völligen Zusammenbruch zugelassen hätten. Entweder hätten wir noch dieselben Verkehrsverbindungen wie vor dem Zusammenbruch, also auch den entsprechenden Lärm, einfach ohne die Arbeitsplätze. Oder wir hätten weder die Verbindungen noch die Arbeitsplätze, was ich für wahrscheinlicher halte. Ich muss dies nicht weiter ausführen. Ich glaube, dazu hat Lukas Briner bereits am letzten Montag das Nötige gesagt. Wenn Alfred Heer am letzten Montag gesagt hat, dass das damals gesprochene Geld das teuerste Arbeitsbeschaffungsprogramm aller Zeiten gewesen sei, dann offenbart er damit nur, dass er eine erschreckend simple Vorstellung davon hat, wie Wirtschaft funktioniert. (*Unruhe.*)

Es ging bei der Gründung der Swiss darum, nicht nur die Last, also den Fluglärm in Kloten zu haben, sondern auch den Nutzen, nämlich die Arbeitsplätze. Es ging darum, einen Flughafen mit denjenigen Flugverbindungen zu erhalten, die unsere exportorientierte Wirtschaft benötigt. Darum geht es noch immer. Es gäbe eine Alternative zur

Übernahme durch die Lufthansa, nämlich wenn wir den Flugverkehr als Teil des öffentlichen Verkehrs akzeptierten und ihn auch so planen und finanzieren würden, wie wir das beim öffentlichen Verkehr auf Schiene und Strasse tun. Einmal abgesehen davon, dass das wahrscheinlich aufgrund internationaler Abkommen schwierig würde, befürchte ich auch, dass für diese Variante keine politische Mehrheit zu finden wäre – jedenfalls jetzt noch nicht. Die SVP bekundet bereits Mühe damit, den bestehenden öffentlichen Verkehr zu finanzieren. Die Grünen – und ich befürchte auch einige Genossinnen und Genossen – dürften bei dieser Idee schlicht in Ohnmacht fallen.

Der Beitritt der Swiss zu irgendeiner Allianz ist gescheitert. Dass sich die Swiss allein auf Dauer halten können – die Dauer ist wichtig –, ist unwahrscheinlich. Das heisst, wenn die Übernahme durch die Lufthansa scheitert, werden wir die Ziele, Erhalt der Arbeitsplätze und eine volkswirtschaftlich vernünftige Verkehrsanbindung nicht erreichen können, jedenfalls nicht, ohne weitere Steuergelder zu verwenden. Dafür besteht auf Seiten der Politik meiner Einschätzung nach keine Bereitschaft.

Nüchtern betrachtet können wir an dieser Stelle also nur eine Aussage machen: Die Übernahme durch die Lufthansa scheint vernünftig. So können wir die Arbeitsplätze und die Verkehrsverbindungen am ehesten erhalten, jedenfalls in nächster Zeit. Dass der Bund und hoffentlich auch der Kanton versuchen, bei den laufenden Verhandlungen für die Schweiz und den Flughafen Zürich möglichst viel herauszuholen, unterstützen wir. Wir haben den Eindruck, es laufe nicht schlecht. Da aber jede Garantie irgendwann abläuft, plädieren wir auch hier für Nüchternheit. Die Champagnerkorken werden wohl nur in den Teppichetagen knallen, wenn der Deal Swiss/Lufthansa abgeschlossen wird. Für uns bleibt festzuhalten, dass wir hoffen, dass Arbeitsplätze gesichert werden können, dass die notwendige Verkehrsanbindung erhalten bleibt und dass das Thema von der politischen Agenda verschwindet.

Thomas Isler (FDP, Rüschtikon): Es ist doch schön im Leben, dass es immer wieder Leute gibt, die im Nachhinein gescheiter sind, gescheiter als das Volk, welches 300 Millionen Franken, und gescheiter auch als der Regierungsrat, welcher 100 Millionen Franken bewilligt hat. Mit der Finanzierung der Swiss stellte man den Erhalt der interkontinentalen Anbindungen und die Weiterführung des Flughafens sicher. Unsere Wirtschaft, die sich durch ein starkes Auslandengagement

– zum Glück, denn in unserem Land haben wir nicht viel Gescheitertes – auszeichnet, war und ist immer noch auf die starke Verbindung nach Übersee angewiesen. Solche Überseeverbindungen wären ohne eine schweizerische Fluggesellschaft eindeutig zusammengebrochen, denn nach dem Grounding der Swissair sind viele dieser Verbindungen nicht mehr aufgenommen worden. Die Aussage, der Markt richte es dann schon, stimmt nicht. Das wissen wir im Nachhinein. Weiter wurden wichtige Rahmenbedingungen für den Wirtschaftsstandort Zürich hinsichtlich des Flughafens Kloten erhalten. Ihr Ja in Ehren, es geht mir aber vor allem um die europäischen Verbindungen, die nicht aufgenommen worden sind. Zum Glück sind die interkontinentalen, die ich sehr viel benutze, alle in der Regel sehr gut ausgelastet. Dort sind sie auch, wenigstens diejenigen, die wir noch haben, sehr gut. Tausende Arbeitsplätze wurden gesichert. Da ist die grösste Diskrepanz zwischen der Ansicht der SVP und unserer. Volkswirtschaftlich gesehen hat sich das Engagement unseres Kantons mehr als gelohnt. Eine Nichtfinanzierung hätte demnach eine Vernichtung von unglaublichen Zehntausenden von Arbeitsplätzen mit sich gebracht. Der Kanton Zürich war damals mit über 70 Prozent Aktionär am Flughafen. Wir hätten den Konkurs des Flughafens offenen Auges riskiert. Regula Götsch hat es gesagt, wir hätten mit sehr viel mehr als 300 Millionen Franken «eingeschaut». Da können Sie Gift darauf nehmen – dies ins Stammbuch der Nihilisten.

Bevor wir uns über den Kauf der Swiss an die Lufthansa unterhalten, gilt es noch mit folgender Paradoxie fertig zu werden. Für die soziale Wohlfahrt, den öffentlichen Verkehr, den ZVV und auch unsere Landwirtschaft werden ohne mit den Wimpern zu zucken, dreistellige Millionenbeträge ausgegeben. Leider geht das bei der Luftfahrt nicht, nicht zuletzt wegen der EU und den Landerechten. Man würde eigenartigerweise auch, nicht zuletzt angetrieben durch ein Massenblatt, auf erbitterten Widerstand stossen. Hier ist es die Swiss, die uns Direktverbindungen ins Ausland ermöglicht, die Arbeitsplätze generiert und mit der wir uns im Ausland repräsentieren.

In Unkenntnis der Details – sie sind uns nicht zugänglich, entsprechend relativ sind alle unsere Ausführungen heute Nachmittag – scheint ein möglicher Verkauf der Swiss an die Lufthansa zweckmässig. Wir sind da mit der Konsequenz der Ausführungen von Regula Götsch einverstanden. Das sind aus der Sicht der FDP Zürich wesentliche Punkte von höchster Priorität für den Wirtschaftsstandort Schweiz, nicht nur für den Wirtschaftsstandort Zürich. Erstens muss

die Lufthansa eine Mindestanzahl an internationalen und interkontinentalen Direktverbindungen ab unserem Flughafen auf mittlere Frist garantieren. Eine Diskriminierung des Flughafens Kloten im Sinne einer Bevorzugung der Flughäfen Frankfurt und München darf nicht erfolgen. Die Regierung unseres Landes ist zweitens aufzufordern, aus einer Stärke heraus zu verhandeln und hinsichtlich des Erhalts der ausgehandelten interkontinentalen Landrechte, die für die Schweiz von grosser Wichtigkeit sind, hart zu sein. Zum Dritten muss unser Flugstandort Zürich erhalten bleiben. Im Sinne unseres Kantons muss das Anflugregime für den Flughafen Kloten neu verhandelt werden, und zwar richtig. Zu betonen gilt es auch, dass nicht allein der Passagiertransport, über den immer gesprochen wird, für die Schweiz von wesentlicher Bedeutung ist. Auch der Frachtverkehr ist ein wichtiger Bestandteil für Wirtschaft und Gewerbe, der bei einer Übernahme der Swiss durch die Lufthansa eingeschränkt und sogar gefährdet sein könnte.

Wir sind klar der Ansicht, dass die Entscheidungskompetenz über einen allfälligen Verkauf der Swiss beim Bundesrat liegt. Entsprechend haben wir folgende Fragen an den Bundesrat. (*Unruhe im Saal.*) – Sie wissen genau, dass nur die Aussprache von heute Nachmittag Fragen formulieren kann, die morgen in der Bundesratssitzung überhaupt ankommen. Da hat es keinen Sinn, dass Sie darüber lachen. – Ist er gewillt, im Interesse der schweizerischen und der Zürcher Wirtschaft für die Swiss zu verhandeln? Wurden und werden alle möglichen Varianten, die für eine Einhaltung der Eigenständigkeit der Swiss sprechen, sorgfältigst geprüft? Werden im Falle eines Verkaufs der Swiss an die Lufthansa die Punkte eins bis drei, die ich vorhin erwähnt habe, in den Verhandlungen behandelt beziehungsweise wird darauf bestanden? Gibt es wenigstens eine Möglichkeit hinsichtlich anderer Allianzlösungen? Falls die Swiss verkauft wird, erwartet die FDP unseres Kantons eine Antwort auf die Frage, warum nicht andere Alternativen ergriffen werden oder wurden. Wir erwarten, dass unser Regierungsrat in Übereinstimmung mit dem Bundesrat unsere Interessen, nicht nur die schweizerischen, sondern auch die kantonalzürcherischen wahrt.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Die Frontseiten der Tages- und Sonntagszeitungen werden wieder einmal von der Luftfahrt dominiert. Die Handelnden, also Swiss, Lufthansa, Bundesrat und Regierungsrat geben dürre oder gar keine Stellungnahmen ab. Noch ein, zwei Tage, dann ist die Spekulation vorbei. Dann werden wir mehr über das An-

gebot wissen. Die Ringier-Presse spielt mit antideutschen Instinkten, jammert über den Niedergang der stolzen Schweiz, darüber, wie wir Miesepeter die arme Swiss schlecht geredet hätten, als ob es da irgendetwas schlecht zu reden gab. Als Leser würde mich vor allem interessieren, wie viel eigenes Geld die Schreiber aus der Ringier-Presse selber in die Swiss gesteckt haben. Wahrscheinlich keines, so unvorsichtig waren sie wohl kaum. Das Szenario kommt uns bekannt vor. Wie nach dem Swissair-Grounding gibt es Persönlichkeiten, die zum Durchhalten aufrufen. Es melden sich Kaufinteressenten, die ihren Namen auch gerne einmal in der Zeitung lesen möchten. Der böse Bankier ist identifiziert. Auch Hans-Jacob Heitz als Schützer von Witwen und Waisen ist mit dabei. Die Gewerkschaften fordern Arbeitsplatzgarantien. Von allem also etwas, nur keine Informationen zu dem, was spannend wäre, nämlich zum Angebot der Lufthansa. Seien wir nicht naiv. Mit welcher Präsenz eine deutsche Swiss am Flughafen Kloten präsent sein wird und wie sich das auf die Bewegungszahlen auswirken wird, wissen wir nicht. Wir gehen aber davon aus, dass zumindest die defizitären Bereiche abnehmen, was eher auf eine Reduktion der Bewegungszahlen spekulieren lässt.

Für die Grünen ist klar. Wir haben uns damals gegen eine Beteiligung an der Swiss gewehrt. Konsequenterweise befürworten wir einen Verkauf der Swiss-Aktien, sofern das Angebot seriös ist. Ob das Angebot seriös ist, wissen wir nicht. Es gibt aber verschiedene Hinweise darauf, dass es das ist.

Die Frage, welche sich nun stellt, und die mit der Interpellation von Alfred Heer und Peter Good aufgegriffen wird, ist die, ob sich die über 2 Milliarden Franken, die in vier Jahren klimawirksam in die Luft verpufft wurden, gelohnt haben. Lukas Briner, unermüdlicher Kämpfer für den Flughafenausbau und die Swissgründung, war letzte Woche der Meinung, dass sich aufgrund der Wertschöpfung des Flughafens das Engagement bereits mehr als gelohnt habe. Das wäre ein Argument für die kommenden vier Jahre, noch einmal 2 Milliarden Franken zur Verfügung zu stellen. Ein Unternehmen, welches innert vier Jahren 2 Milliarden Franken Verlust eingefahren hat, so zu rechtfertigen, das lässt den Mann von Welt erahnen. Wir Grünen wissen gar nicht mehr, wieso Sie in der Budgetdebatte über Defizite so einen Aufstand produzieren. Solange die Verluste nur in die Milliarden gehen, zahlt sich das offenbar von selber zurück. Bei uns funktioniert das nicht so. Das liegt vielleicht daran, dass wir kleinere Brötchen backen und uns nicht gewohnt sind, Milliarden Franken in Risikoge-

schäfte zu investieren. Vielleicht liegt es aber auch daran, dass diese ökonomische Theorie ganz einfach eine neue Sparte innerhalb der Ökonomie darstellt, esoterische Ökonomie. Wenn man nur ganz fest daran glaubt, es ganz viel kostet und es sich um die moderne Form der fliegenden Teppiche handelt, lässt sich alles rechtfertigen.

Übrigens auch der Regierungsrats-Kandidat der SVP, Bruno Heinzelmänn, hatte sich für die Swiss-Beteiligung eingesetzt. Ich will jetzt nicht auf die ökonomischen Fähigkeiten schliessen. Auch die SP verteidigt die Beteiligung an der Swiss. Mit den 2 Milliarden Franken sei ein wirtschaftsverträglicher und moderater Abbau erfolgt. Aus gewerkschaftlicher und sozialdemokratischer Sicht heraus lässt sich ein derart teures Beschäftigungsprogramm sicher rechtfertigen. Springender Punkt ist hier aber, dass in der Debatte im Jahr 2001 wiederholt festgestellt wurde, dass das gewählte Geschäftsmodell völlig am Markt vorbei geplant werde. Eine Alternative wäre die Gründung einer wesentlich kleineren Fluggesellschaft gewesen, die möglicherweise Geld verdient oder nicht so viel Geld verloren hätte. So eine Fluggesellschaft wäre auch ohne die öffentliche Hand finanzierbar gewesen. Es gibt nun aber Stimmen aus der SP, welche eine staatliche Unterstützung durchaus begrüssen würden, die die Swiss quasi in den ZVV integrieren möchten nach dem Motto: «Ich bin auch ein Flugzeug.» Ganz abgesehen davon, dass dies internationalen Wettbewerbsregeln widersprechen würde, gibt es Unterschiede, die zu beachten sind. Wären wir das Parlament der Solomon Islands, dann könnte ich solche Argumente verstehen. Dort spielt das Hubverkehrsmass nicht. Die Marktkräfte können gar nicht spielen. Wir stehen in Europa aber vor der Situation, dass wir in der Luftfahrt enorme Überkapazitäten haben. Der Konkurrenzkampf ist erbarmungslos. Mit der Swiss-Gründung haben wir also Strukturhaltung betrieben, mit sehr viel Steuergeldern zu verhindern versucht, dass der Markt bereinigt wird – abgesehen davon, dass Kerosin steuerfrei ist, der Flugzeugbau subventioniert ist und auch sonst die fiskalische Belastung der Luftfahrt geradezu lächerlich klein und ohnehin bereits privilegiert ist. Es wird immer wieder damit argumentiert, wie wichtig die Direktverbindungen seien. Es macht aber auch beim ZVV keinen Sinn, eine Direktverbindung Niederweningen–Turbenthal anzubieten. Es ist absolut zumutbar, auf dieser Strecke zweimal umzusteigen, weil auch der Markt nicht da ist. Glauben Sie im Ernst, ein Unternehmen im Grossraum Zürich würde umziehen, bloss weil wir weniger Direktflüge hätten? Schauen Sie einmal nach Genf, was dort gelaufen ist.

Aus Sicht der Grünen müssen wir feststellen, dass in diesen vier Jahren das Klumpenrisiko in der Flughafenregion nicht abgebaut worden ist und keine neuen Perspektiven geschaffen wurden, damit die schweizerische Swiss überleben kann. Schauen wir aber auch in die Zukunft. Es gibt Stimmen, welche den Verkauf der Aktien mit einem Verzicht auf die einseitigen Massnahmen Deutschlands verknüpfen wollen und die Rückkehr zur Nordausrichtung verlangen. Ich denke, von der Lufthansa bekommen Sie dazu problemlos Unterstützung. Sie würden von der Lufthansa auch Unterstützung bekommen, wenn Sie die Abschaffung der Nachruhe auf dem Flughafen Kloten verlangen würden. Zum guten Glück ist die Lufthansa hier nicht Verhandlungspartner, sondern der deutsche Staat oder das Volk des Kantons Zürich. Wieso verknüpfen Sie hier Sachen, die so gar nicht verknüpft werden können, weil die Lufthansa zum Glück über keine legislative Aufgabe in Deutschland verfügt?

Der Regierungsrat hat seine Flughafenpolitik stark mit der Existenz eines Homecarriers verknüpft. Welche Präsenz eine deutsche Swiss auf dem Flughafen Kloten in Zukunft haben wird, wird sich weisen. Die Gewerkschaften beklagen den Umstand, dass keine Garantien abgegeben werden und schon gar nicht auf Zeit. Da sich der weitere Einsatz von Steuermitteln in Airlines kategorisch verbietet, wird sich eine deutsche Swiss den Realitäten des Marktes beugen müssen. Diese sehen so aus, dass das Regionalflugnetz verkleinert werden muss. Da voraussichtlich der Homecarrier auf dem Flughafen Kloten schrumpfen muss, damit er in der Gewinnzone operieren kann, bricht ein wichtiger Teil der regierungsrätlichen Flughafenpolitik weg. Hier erwarten die Grünen eine Neupositionierung. Die Langfristprognose zur Entwicklung der Luftfahrt auf dem Flughafen Kloten stammt aus dem Jahr 1999 und ist definitiv und endgültig überholt und Makulatur. Es kann und darf nicht sein, dass diese Zahlen nach wie vor als Eckwerte für den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt und die Raumplanung des Kantons Zürich verwendet werden. Die Grünen fordern hier eine Reduktion des Eckwerts auf 250'000 Bewegungen. Mehr braucht es nicht. Mehr erträgt es nicht. Wir können und dürfen nicht auf die Karte «Billigflieger» setzen, welche viel Lärm, aber wenig Ertrag verspricht. Wir leben in Zeiten, da uns dauerhafte Tiefpreise versprochen werden. Bei Erdölprodukten werden wir mit dauerhaften Höchstpreisen rechnen müssen. Wollen Sie in 20 Jahren mit Braunkohle fliegen? Schon allein der Schutz der Atmosphäre wie auch die endlichen Erdölvorräte sind Grund genug, den Luftverkehr nicht weiter wachsen zu lassen. Ein Ausbau des Pistensystems auf dem Flugha-

fen wäre nur ein weiteres Kapitel des Grössenwahns, quasi der vierte Akt nach der fünften Ausbautetappe, nach der Swissair und dem Swiss-Debakel. Bei was wir mit dem weltoffenen Zürich allerdings einig sind, ist eine Fahrplanverbesserung der Eisenbahn nach Frankfurt und München, die dringend nötig ist. Sie kann viele unnötige Shuttle-Flüge verhindern.

Lucius Dürri (CVP, Zürich): Auch wenn als Aufhänger der heutigen Diskussion die Interpellation der SVP zum Thema «Fehlinvestition Swiss und Zukunft Flughafen Zürich» dient, nimmt die CVP primär zur bevorstehenden Übernahme der Swiss durch die Lufthansa Stellung. Der Interpellationsinhalt ist mehrheitlich veraltet und zudem tendenziös. Die CVP teilt die Auffassung der SVP nicht, wohl aber grossmehrheitlich die Antwort der Regierung.

Die Gewährung von 300 Millionen Franken zur Realisierung der Swiss durch den Kanton Zürich war – auch aus heutiger Sicht – richtig. Es ging um die Rettung Tausender Arbeitsplätze, um die Sicherung des Flughafens, aber auch um die Aufrechterhaltung von internationalen Flügen für die Wirtschaft unseres Kantons Zürich. Dieser Mitteleinsatz kann nicht einfach als sinnlos bezeichnet werden, kamen die investierten Millionen in Form von Steuern zu einem erheblichen Teil zurück und konnten insbesondere hohe Sozialaufgaben für Tausende von Arbeitslosen verhindert werden. Die Gesamtbilanz ist also nicht negativ.

Schon damals wusste man, dass die 300 Millionen Franken als Risikokapital zu betrachten sind. Niemand konnte mit Sicherheit sagen, dass die Swiss langfristig als selbstständige Airline überleben kann. Eine mögliche spätere Fusion war schon damals ein Thema. Insofern bringt die Übernahme durch die Lufthansa keine echte Überraschung. Dass die 300 Millionen Franken wahrscheinlich grossmehrheitlich abgeschrieben werden müssen, liegt auf der Hand und ist verkräftbar.

Die Übernahme ist auch aus wirtschaftlicher Sicht unvermeidlich. Europa hat rund 100 Airlines. Es ist undenkbar, dass alle überleben können. Zusammenschlüsse sind unvermeidlich. Das Beispiel Air France/KLM zeigt es deutlich. Leider hat es die damalige Swissair verpasst, einen attraktiven Zusammenschluss rechtzeitig zu bewerkstelligen. Chancen wären damals genügend vorhanden gewesen. Falsches Prestigedenken, Fehlüberlegungen und schwere Managementfehler haben dies verhindert. Heute wird also nur das nachvollzogen, was man damals hätte machen müssen.

Die Übernahme durch die Lufthansa soll nicht primär als Risiko, sondern in erster Linie als Chance angesehen werden. Mit diesem Zusammenschluss können erneut Tausende von Arbeitsplätzen gerettet und die Bedeutung des Flughafens Zürich aufrechterhalten werden. Ein wichtiger Faktor für den Wirtschaftsstandort Zürich bleibt. Es wäre falsch, im Sinne des Erbsenzählens um jeden einzelnen Arbeitsplatz zu kämpfen und um jedes bisherige Detail zu feilschen. Eine Übernahme bringt gewisse Veränderungen und auch Opfer. Wichtig ist, dass sie in ihrer Gesamtheit verkraftbar und tragbar sind.

Die CVP geht davon aus und erwartet es mit Nachdruck, dass der Bund wie auch der Kanton Zürich ihr ganzes Gewicht einbringen, um zumindest mittelfristig den Status quo sowohl bezüglich Arbeitsplätze, Zulieferer wie auch bezüglich internationaler Direktflüge einigermaßen zu sichern. Ein gleiches Interesse muss auch die Lufthansa haben. Ihr Ziel muss es sein, die Schweiz und das Zürcher Volk für ihre Airline günstig zu stimmen, um sich Schweizer Marktanteile zu sichern und sie auszubauen. Was langfristig sein wird, vermag heute niemand zu sagen. Die Märkte sind heute derart in Bewegung, dass in zehn Jahren wieder eine andere Situation bestehen kann. Auch eine Lufthansa hat keine Garantie für die Ewigkeit.

Weil aber die Lufthansa derzeit attraktiv ist, empfiehlt es sich, von dieser Situation zu profitieren. Es ist für die CVP ein Muss, dass die Grossaktionäre eine Verlegung gewisser Betriebsteile der Lufthansa in die Schweiz fordern. Gerade in steuerlicher Hinsicht hätten die Schweiz und der Kanton Zürich einiges zu bieten, von den übrigen Standortvorteilen gar nicht zu reden.

Das Anflugregime für den Flughafen Zürich kann nicht von der Übernahme losgekoppelt werden. Das Anflugregime, konkret die einseitige deutsche Verordnung muss zwingend in die Verhandlungen einbezogen werden. Es kann nicht angehen, dass die Bevölkerung weiterhin unter dieser einseitigen deutschen Verordnung leidet. Die übernehmende Lufthansa muss an einer Änderung interessiert sein, denn die heutige negative Situation würde auch sie selbst treffen. Dass ihr dies Nachteile bringen würde, kann nicht in ihrem Interesse liegen.

Die CVP betrachtet die bevorstehende Übernahme der Swiss durch die Lufthansa als Folge einer freien und immer mehr globalen Marktwirtschaft. Für Nostalgie und rührselige Gefühle ist kein Platz. Zahlreiche Schweizer Firmen haben schon oft ausländische Firmen übernommen. Jetzt geschieht für einmal das Umgekehrte. Wichtig ist, dass die Bedürfnisse der Schweizer und der Zürcher Bevölkerung und ins-

besondere auch diejenigen der Wirtschaft bezüglich Flugverkehrs weiterhin vollumfänglich abgedeckt werden können und dass möglichst keine Beschäftigten ihre Stelle verlieren.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Die EVP-Fraktion nimmt diese Gelegenheit gerne wahr, hier die Auslegeordnung zum Flughafen vornehmen zu dürfen. Wir stehen nach wie vor zum Flughafen Zürich-Kloten, als Hub oder als «Alpen-Hub», wie wir immer gesagt haben, der interkontinentale Flüge zulässt. Solches ist langfristig nur möglich, wenn man eine eigene Fluggesellschaft, einen Homecarrier hat. Bei einer Übernahme, da sind wir sicher, wird über kurz oder lang das, was auf dem Papier steht, so viel wert sein, wie das Papier selber. Immer wenn die Umstände ändern, sind auch die Massnahmen zu ändern. Ich bin mir nicht sicher, ob Deutschland daran interessiert ist, die Anflugbestimmungen zu ändern, weil klar ist, dass es eigentlich interessiert ist, seine Flughäfen auszunützen. Das kann es nur, wenn wir restriktiv sind. Wenn es offen ist, hat es einen Grund zu sagen, es mache Zürich nur noch zum Provinzflughafen, zum Zubringer für seine eigenen Flughäfen.

Entsprechend wären wir klar für die Unabhängigkeit der Swiss. Wir würden sie lieber in eine Allianz einbinden. Wir sind der Meinung, dass dies weitere Zuschüsse durchaus rechtfertigen würde. Es kommt hinzu, dass niemand eine Gesellschaft übernimmt, in welcher er keine Gewinnerwartung sieht. Ich gehe davon aus, dass sich die Swiss selber auf Kurs bringt oder daran ist, sich auf Kurs zu bringen, damit die Gewinnerwartungen kommen werden. Daher wird auch die Lufthansa ein Interesse haben zu fusionieren. Sie würde das sicher nicht, wenn sie diese Perspektive nicht sehen würde.

Wir erachten auch im Nachhinein die Investitionen von Bund und Kantonen und der Wirtschaft in den Aufbau der Swiss als richtig. Stellen Sie sich vor, wenn das Grounding gewesen wäre und 25'000 Arbeitsplätze sofort kurzfristig nicht gerettet worden wären. Die Sozial- und Arbeitslosenkosten sowie die Steuerausfälle wären derart hoch gewesen, dass Sie vermutlich wesentlich mehr ausgegeben hätten, als das jetzt der Fall gewesen ist. Wir wären auch ein Provinzflughafen. Letztlich haben die Investitionen dazu beigetragen, dass Kloten die Steuern vielleicht um 30 Prozent hätte erhöhen müssen und nicht nur um 15 Prozent. Dann hätte die SVP keinen Regierungsrats-Kandidaten mehr. Sie akzeptiert nur Steuererhöhungen von 15 und sicher nicht von 30 Prozent.

Wenn aber Fusionen Realität werden können oder müssen, dann muss man klare Rahmenbedingungen dazu verlangen. Diese Rahmenbedingungen verlangen auch wir. Wir sagen klar, die Lebensqualität in unserer Region muss erhalten bleiben. Die einseitigen deutschen Massnahmen im Anflugregime dürfen so nicht einfach stehen gelassen werden. Die EVP will nach wie vor Nordanflüge als Regel, ob gekröpft oder nicht ist egal. Allerdings müssen ausnahmsweise Anflüge von Osten und von Süden durchführbar sein. Hier haben die Südländer übrigens, um das auch einmal deutlich zu sagen, selber Schuld. Sie haben eine derartige Art von Arroganz gehabt, indem sie sagen, wir nicht, nur die anderen, dass man sagen muss, ein Anflugregime in dem sie nicht auch einen Anteil zu tragen haben, geht politisch nicht mehr. Die EVP fordert aber auch ein Nachtflugverbot von mindestens sieben Stunden und eine Sicherung im Betriebsreglement. Diskriminierende Wochenendregelungen, wie sie Deutschland der Schweiz aufbürdet, können so nicht stehen gelassen werden. Die Lärmgrenzwerte und Schadstoffbelastungen, die 2400 Tonnen NO_x, sind klare Rahmenbedingungen, die nicht verletzt werden dürfen. Die Flugzahlbewegung auf 320'000 Flugbewegungen beschränkt unterstützen wir. Wir wehren uns auch in jeder Situation gegen eine Veränderung des Pistensystems. Uns fehlt der Glaube, dass die Veränderung zu Gunsten der Bevölkerung getätigt wird und nicht primär der Kapazitätserweiterung dient. Hier wurde die Bevölkerung und wurden auch wir von den Verantwortlichen genügend oft angelogen. Wir haben den Glauben verloren, dass man uns nicht weiter anlügt. Flankierende Massnahmen im Rahmen der Hochleistungs-Schienenverbindungen in Städte wie Mailand oder Paris müssen selbstverständlich weiter gefördert werden.

Zusammenfassend sagen wir Ja zu einem Alpen-Hub. Wir hätten lieber eine eigenständige Swiss. Wenn schon eine Swiss, die fusionieren muss, dann mit klaren Rahmenbedingungen.

Peter Good (SVP, Bauma): Ich habe vorhin mit grosser Genugtuung von Lucius Dürri gehört, dass er die Steuersituation im Kanton Zürich als gut einschätzt und ihr durchaus eine gewisse Magnetwirkung für ausländische Firmen zubilligt. Das freut mich zu hören. Ich verstehe allerdings nicht, warum gerade Ihr Regierungsrats-Kandidat diese Vorteile mit Steuererhöhungen zerstören will.

Im Übrigen ist es so, Lucius Dürri, dass die Interpellation – das ist der eigentliche Grund unserer heutigen Diskussion – nicht irgendwie Schnee von gestern ist. Die Interpellation ist nicht veraltet, sondern im Gegenteil hochaktuell. Ich komme deshalb wieder etwas vermehrt zur Interpellation zurück.

Regierungsrätin Rita Fuhrer musste mit dem Antritt der Volkswirtschaftsdirektion auch das Dossier «Investitionen Swiss» übernehmen – ein Erbe, das sie vielleicht gerne ausgeschlagen hätte. In der Interpellationsantwort redet der Regierungsrat zwar sehr viel, sagt aber kaum etwas. In seinen Ausführungen stellt der Regierungsrat fest, dass die Beteiligung des Kantons Zürich an der Fluggesellschaft in erster Linie aus einer gesamtwirtschaftlichen Optik beurteilt werden muss und sie nicht primär als finanzielle Investition zu betrachten ist. Diese Aussage ist doch sehr erstaunlich. Als der Regierungsrat im Jahr 2001 im Abstimmungskampf für die 300 Millionen Franken Steuergelder das Blaue vom Himmel versprach, machte er den Stimmbürger glauben, die neue Fluggesellschaft habe eine gute wirtschaftliche Chance und generiere dadurch bei vor- und nachgelagerten Betrieben ebenfalls wirtschaftlichen Erfolg. Es möge mir bitte jemand erklären, was denn mit dieser Aussage gemeint war, wenn nicht finanzieller Erfolg. Wenn es also um finanziellen Erfolg geht, stellt die 300-Millionen-Spritze doch eine finanzielle Investition dar. In der Antwort betreffend die heute augenscheinliche Schieflage der Swiss erklärt der Regierungsrat, man habe nicht mit einer schleppenden Wirtschaftsentwicklung rechnen können. Der Regierungsrat hätte damals sehr wohl weniger blauäugig und euphorisch die künftige Entwicklung im Fluggeschäft beurteilen können. Es wäre sogar seine Pflicht gewesen, die kritischen und warnenden Stimmen von Kennern der Materie, die man damals sehr bewusst ausblendete, ernst zu nehmen oder doch zumindest der Öffentlichkeit nicht vorzuenthalten.

Der Regierungsrat schätzt zurzeit die betriebswirtschaftlichen Zahlen der Swiss zwar nicht als rosig ein – dies kann er in Anbetracht des seinerzeitigen Businessplans und der heutigen Zahlen auch kaum –, trotzdem versprüht er nach wie vor bis zum heutigen Tag unbeirrt Zweckoptimismus. Auf die Frage, welches Notszenario der Regierungsrat für den Flughafen bereit hält, falls die Swiss Konkurs gehe, gibt er die erschöpfende Antwort in der Feststellung, dass aufgrund der Komplexität der sich stellenden Fragen die Entwicklung der möglichen Szenarien zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschliessend beurteilt werden könne. Ich frage mich, was dies eigentlich heissen soll.

Erlauben Sie mir, dem Regierungsrat in aller Bescheidenheit einen Tipp zu geben. Ich würde an seiner Stelle mit einem Totalcrash der Swiss rechnen und daher mit einem Totalverlust der 300 Millionen Franken Steuergelder. Nach aktueller Sprachregelung heisst das Übernahme der Swiss durch die Lufthansa. Vor dem Hintergrund dieses Szenarios würde ich als Hauptaktionär der Flughafen AG im Sinne einer Sofortmassnahme zur Existenzsicherung des Flughafens einerseits und zur Schadensbegrenzung für den Kanton Zürich andererseits entsprechende Aktivitäten entwickeln, welche der für den Flughafen Zürich ungünstigen Entwicklung Rechnung tragen. Dass die Reaktivierung des alten Anflugregimes zur Bedingung für den bevorstehenden Deal gemacht werden muss, versteht sich meines Erachtens von selbst. Dies ist das Mindeste, das der Zürcher Bevölkerung zugute kommen muss, nachdem dem Zürcher Volk 300 Millionen Franken Steuergelder aus den Taschen gezogen wurden.

Ordnungsantrag

René Isler (SVP, Winterthur): In der Annahme, dass die Rednerliste vermutlich schon so lang ist, wie der Tag Stunden hat, stelle ich den Ordnungsantrag

auf Schliessung der Rednerliste.

Thomas Isler (FDP, Richterswil): Das Thema ist uns so wichtig, dass ich jetzt noch nicht schliessen möchte. Ich bitte Sie, den Ordnungsantrag abzulehnen.

Ratspräsidentin Emy Lalli: Es sind jetzt 12 Rednerinnen und Redner auf der Liste.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit deutlich sichtbarer Mehrheit, die Rednerliste noch nicht zu schliessen.

Martin Naef (SP, Zürich): Ich schicke zwei Dinge voraus. Erstens spreche ich hier nur zur Swiss und nicht zu allfälligen Entwicklungsmöglichkeiten oder Einwendungen des Flughafens und schon gar

nicht über Regierungsratswahlen, die bevorstehen. Zweitens stelle ich fest, dass es eigentlich erschreckend ist, wie wenig wir dazu kompetenterweise sagen können, weil wir alle nicht wissen, was denn in diesem Vertrag steht, der uns offenbar ins Haus steht. Vielleicht wäre es sinnvoll, wenn Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer uns in diesem Sinn informieren könnte. Das sollte sie zumindest in der Kommission machen, wenn es um flughafenrelevante Vorgänge geht. Das steht so im Flughafengesetz. Das ist hier zweifellos der Fall.

Ich möchte Sie bei aller Inkompetenz und bei aller Relativität meiner Ausführungen zu einer gewissen Unaufgeregtheit und auch zu Pragmatismus in dieser Frage aufrufen. Zur Erinnerung, es wurde schon mehrfach gesagt, es ging damals beim Swisskredit um die Erhaltung von Zehntausenden von Arbeitsplätzen. Es ging um die Verkehrsanbindung von Zürich, namentlich im Langstreckenbereich. Es ging um den Erhalt einer schweizerischen Airline. Genau um das Selbe geht es auch heute. Es macht uns natürlich keine Freude, uns der Lufthansa hier quasi an den Hals zu werfen. Wenn aber jemand mit Blumen am Bahnhof steht, sollte man ihn möglicherweise nicht warten lassen. Die Lufthansa ist aus heutiger Sicht – soweit wir das beurteilen können – die beste Option für die Zukunft, um die Arbeitsplätze bei der Swiss und im flughafennahen Bereich zu erhalten; die beste Option auch, um die Anbindung Zürichs an den internationalen Luftverkehr zu gewährleisten und um sicherzustellen, dass weiterhin in Schweizer Namen in die Länder der Welt geflogen wird.

Wir erwarten aber von der Lufthansa, mehr als Erwartungen können es leider nicht sein, dass sie genau dies sicherstellt. Wir glauben das auch, weil sich die Lufthansa als wirtschaftliches Unternehmen wohl nicht aus Liebe zur Swiss oder zur Schweiz engagiert, sondern weil die Lufthansa für die Swiss als Langstreckencarrier wirtschaftliche Perspektiven sieht. Die Lufthansa entscheidet nicht über das Anflugverfahren auf Zürich, auch nicht die Schweiz, es sind die Schweiz und Deutschland, die sich hier einigen müssen. Sicher aber ist es so, dass unsere Position gegenüber Deutschland durch das Engagement der Lufthansa gestärkt wird. Wir erwarten von der Lufthansa, dass sie sich bei der deutschen Bundesregierung ganz klar für ein faires Anflugverfahren auf Zürich einsetzt. Wir erwarten von der Lufthansa auch, dass sie sich für die Interessen von Skyguide und dessen Angestellten einsetzt, dass sie sich dafür einsetzt, dass möglichst wenige Menschen möglichst wenig durch den Fluglärm in Zukunft betroffen werden.

Das Engagement der Lufthansa gibt uns so die Möglichkeit, wenigstens zu den Eckwerten jenes Staatsvertrags zu kommen, den die Bürgerlichen versenkt haben und der heute eine Wohltat wäre.

Wenn wir also im Sinne dessen, was wir heute wissen, Ja sagen zur Zusammenarbeit mit der Lufthansa, sagen wir Ja zur einzig verbleibenden Option, die sichtbar scheint, um die Arbeitsplätze und den Flugbetrieb in Zürich zu erhalten. Es gibt offensichtlich dazu keine Alternativen, sonst müsste einer kommen und 500 Millionen Franken auf den Tisch legen, dann könnten wir uns darüber wieder unterhalten. Sicherlich ist das keine mehrheitsfähige politische Option, wenn dieses Geld von der öffentlichen Hand kommen sollte. Bitte bewahren Sie uns vor der Leier, Sie hätten es immer schon gewusst oder man habe Volksvermögen verscherbelt. Hätten wir damals nicht in die Swiss investiert, wären auf einen Schlag Zehntausende von Menschen auf der Strasse gestanden, der Flughafen Zürich wäre nicht «hub», sondern hops gegangen. Wenn wir heute die einmalige Chance haben, den Betrieb des Flughafens Zürich und die Zehntausenden von Arbeitsplätze, die mit diesem verbunden sind, nachhaltig zu sichern, dann ist das das Resultat dieses Engagements der Zürcherinnen und Zürcher sowie der Schweizerinnen und Schweizer. Der Wert dieser Firma bemisst sich nun nicht am Verkaufswert ihrer Flugzeuge und Infrastrukturen, sondern am inneren Wert der Swiss, am Zukunftspotenzial dieser Firma. Die Lufthansa glaubt an diesen Wert, und wir tun es auch.

Gaston Guex (FDP, Zumikon): Das Votum von Peter Good hat mich doch sehr erschreckt. Es hat mir einmal mehr gezeigt, dass die SVP noch immer nicht begriffen hat, dass die 300 Millionen Franken nicht für die Swiss allein waren, sondern für die Volkswirtschaft des Kantons Zürich. Ich kann nur im Namen unserer Fraktion wiederholen, diese 300 Millionen Franken waren mehr als gerechtfertigt und haben sich mehr als ausbezahlt. In der Unternehmensführung spricht man vom «return on investment». Das ist ein schwieriges Wort. Regula Götsch hat es schon gesagt, dass die SVP gewisse Mühe mit wirtschaftlichen Fragen bekundet. Also will ich gar nicht weiter darauf eingehen.

Ohne nahtlosen Übergang von der Swissair zur Swiss wären in Tagen zigtausende Arbeitsplätze verloren gegangen mit allen Folgen für den Kanton Zürich, für die Arbeitslosenunterstützung, aber auch für die Zulieferer. Der Multiplikatoreffekt in der Region, insbesondere für das

der SVP nahe stehende Gewerbe wäre katastrophal gewesen. Man weiss, schon während dem Niedergang der Swissair wurden unzählige Aufträge an Bauherren, Garagen und so weiter zurückgezogen. Kurzfristig wären also katastrophale Kosten für Kanton und Gemeinden aufgetreten. Der Abbau war auch für uns offensichtlich. So ehrlich waren wir. Er konnte aber schrittweise erfolgen. Andere Airlines haben ausgebaut. Die Edelweiss ist rentabel. Die Helvetic hat ausgebaut. Die Leute konnten neue Arbeitsplätze suchen. Das ist in einer absolut anständigen Art und Weise über die Bühne gegangen. Auch der Flughafen konnte sich der neuen Situation stellen, konnte vorbehaltene Entschlüsse ausarbeiten und hat das auch gemacht. Er hatte Zeit und musste nicht von einem Tag auf den anderen mit dieser Situation konfrontiert werden.

Ganz entscheidend war auch durch den Übergang der Erhalt der interkontinentalen Verbindungen. Die Verkehrsrechte und die Slots bei den Flughäfen wären von einem Tag auf den anderen verloren gegangen. Dass das nicht realisiert wird, zeigt, dass die Interpellanten keine Ahnung haben, wie eine Airline funktioniert und wie man eine Airline managt. Mit diesem Übergang konnten die Verkehrsrechte – das kommt jetzt auch wieder mit der Lufthansa – sichergestellt werden.

Die Swiss konnte sich entwickeln, zugegebenermassen nicht ganz so gut, wie wir gedacht haben. Da sind wir alle schuld. Da will ich keine Schuldzuweisungen machen. Wir müssen in die Zukunft schauen. Die Swiss ist jedoch, das schleckt keine Geiss weg, noch attraktiv, sonst wäre die Lufthansa nicht interessiert. Leider ist sie zu wenig attraktiv, um sich in eine Allianz einzubinden. Das ist zu spät. Der Zug ist abgefahren, aber sie ist für die Lufthansa attraktiv. Alfred Heer und Peter Good sprechen von Pleiten, Pech und Pannen. Den Pleitegeier und die Pannenheinis müssen Sie in Ihrer eigenen Fraktion suchen. Das hat angefangen mit dem Nein zum EWR, das geht weiter mit Schengen und der Personenfreizügigkeit. In so einem Umfeld kann eine Firma aus der Schweiz heraus nicht erfolgreich operieren. Wir werden noch mehr und noch mehr Arbeitsplätze verlieren. Dann werden wir aber Ihnen die Rechnung präsentieren. Wir haben heute Morgen gehört, dass die Grünen in die Höhle zurückgehen wollen. Die SVP möchte das Freilichtmuseum Ballenberg über die ganze Schweiz verbreiten. Da kann ich nur noch sagen: Gute Nacht Helvetia, schlaf weiter und pflege deinen Frieden.

Noch zur Lufthansa: Da ist vieles gesagt worden. Natürlich dürfen wir nicht so blauäugig sein und glauben, dass die Lufthansa dann alles, was wir möchten, auch realisieren wird. Die Forderungen, die gestellt wurden, müssen der Lufthansa mit Nachdruck mitgeteilt werden. Das passiert auf Bundesebene. Wir müssen auch sicherstellen, dass unsere Nebenbetriebe – das wurde bisher noch nicht erwähnt, die SR Technics, die Gate Gourmet, die Swissport und so weiter – gepflegt werden. Das heisst, dass wir eine Spitzenleistung erbringen müssen. Wir haben Zeit. Es geht zwei bis drei Jahre, bis dieser Übergang von der Swiss zur Lufthansa realisiert ist, weil die Sache mit den Luftverkehrsrechten ausgehandelt werden muss. Es sind Modelle im Raum mit Stiftungen, Übergangslösungen oder Holding-Gesellschaften. Das ist rechtlich kompliziert. Das dauert zwei bis drei Jahre. In dieser Zeit muss der Airport, die Swiss und müssen die Nebenbetriebe gut werden. Dann haben wir eine Chance, als Airline auch akzeptiert zu werden. Die Lufthansa hat Erfahrung... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Martin Arnold (SVP, Oberrieden): Zweifellos darf das damalige Investment in die Swiss heute kritisch hinterfragt werden. Diese Tatsache eignet sich auch vorzüglich für parteipolitisch motivierte Stellungnahmen oder Anfeindungen, tragen aber wenig zur Beantwortung der wesentlichen aktuellen Fragen bei. Unter den damaligen Umständen war der Entscheid aus heutiger Sicht sicher richtig. Er hat dazu beigetragen, dass nicht zahllose Arbeitslose die öffentliche Hand auf einen Schlag zusätzlich belastet haben. Er hat ermöglicht, die Nebenbetriebe der damaligen Swissair geordnet in neue Strukturen zu überführen. Nicht zuletzt hat er die internationale Verkehrsanbindung der exportorientierten Schweiz weiterhin sichergestellt.

Der jetzt zur Diskussion stehende Verkauf der Swiss erfordert aber weitergehende Fragestellungen respektive Antworten. Es geht in Wirklichkeit um die langfristige Verkehrsanbindung des exportorientierten Wirtschaftsstandorts Schweiz und damit um die Perspektiven der Schweiz im internationalen Standortwettbewerb. Dieser Wettbewerb wird mit aller Härte geführt. Er findet zwischen den grossen Zentren der Welt statt, aber auch zwischen Zürich, Stuttgart, München, Wien und Frankfurt. Die Airline, wie sie auch immer heissen mag, ist nur ein Hilfsmittel, um die Verkehrsanbindung an die wichtigsten Märkte sicherzustellen. Gleiches gilt für die standortgebundene Infrastruktur, sprich den Flughafen. Es spielt aus standortpolitischer Sicht jedoch sehr wohl eine Rolle, ob es sich dabei um Direktverbin-

dungen handelt oder ob wir dereinst via München oder Frankfurt zu den Absatzmärkten der Gegenwart und der Zukunft gelangen. Insbesondere für die standortgebundenen KMU ist diese Frage entscheidend. Die Frage, wo diese Entscheide getroffen werden, scheint mir für die Perspektiven unserer Volkswirtschaft durchaus relevant zu sein. Zugegebenermassen hat die Schweiz im Moment nicht die besten Karten. Betrachtet man, wie gut die Lufthansa mit dem Verkehrsministerium, den Flughafenbetreibern und der Flugraumüberwachung zusammenarbeitet und vergleicht man dies mit den schweizerischen Verhältnissen, wird unser Nachteil rasch sichtbar. Wir zögern und zaudern. Wir wollen es allen recht machen und sind nicht bereit, klare Entscheide zu fällen. Eine optimale Luftfahrtpolitik eingebettet in eine Gesamtverkehrs- und Standortpolitik fehlt weitgehend. Statt der Zusammenarbeit der wesentlichen Akteure erleben wir «alle gegen alle» oder schwarzer Peter.

Nun glauben viele von uns also, wir müssten unsere Hausaufgaben nicht nochmals selber machen, wir könnten sie elegant auslagern und es werde dann in Frankfurt bestimmt zu Gunsten des Wirtschaftsstandorts Schweiz entschieden. Ich kann mich des Eindrucks nicht erwehren, dass mit einer übereilten Zustimmung zum Deal mit der Lufthansa einige unliebsame Dossiers rasch geschlossen werden sollen: Anflugvarianten, Sanierung der Swiss, Luftraumüberwachung, Auslastung des Flughafens und Destinationspolitik für die schweizerische Volkswirtschaft. Dies sind alles Themen, die letztlich grosse standortpolitische Auswirkungen haben, aber stiefmütterlich behandelt werden. Die aktuellen Protagonisten auf schweizerischer Seite scheinen mir eher lustlos, in diesen entscheidenden Fragen praktikable Lösungen zu formulieren und für die Schweiz vorteilhafte Resultate zu liefern. Die Haltung «Augen zu und durch» oder «nach mir die Sintflut» ist die falsche Lösung. Die Auswirkungen wären längerfristig fatal, kaum zu korrigieren und müssten einmal mehr von der breiten Bevölkerung und insbesondere von den standortgebundenen KMU ertragen werden.

Ich fordere deshalb die verantwortlichen Politiker auf, die langfristigen standortpolitischen Auswirkungen in ihren Überlegungen zu berücksichtigen. Ordnungspolitik ist ein Ding. Es nützt aber letztlich wenig, ordnungspolitisch korrekt zu sein, aber dafür in Schönheit unterzugehen. Der Verkauf der Swiss sollte meiner Meinung nach wohl überlegt sein. Die volkswirtschaftlichen und standortpolitischen Aspekte müssen mindestens so stark wie die betriebswirtschaftlichen

Auswirkungen berücksichtigt und in einem Gesamtpaket verhandelt werden. Mit dem Prinzip Hoffnung sind wir sicher nicht gut beraten. Dafür ist diese Frage zu wichtig – für den Wirtschaftsstandort Zürich und für die Schweiz.

Urs Hany (CVP, Niederhasli): Ich spreche nicht über die Vergangenheit, sondern äussere mich zur Gegenwart und Zukunft der Swiss und des Luftverkehrs Schweiz. Ich spreche auch nicht über die Regierungsratswahlen, Peter Good.

Obwohl die Verluste der Swiss im vergangenen Jahr massiv zurückgegangen sind, wird unsere nationale Airline während den kommenden Jahren wohl kaum aus den roten Zahlen kommen. Ein Hauptgrund ist wohl der, dass die Swiss vor einem grossen Investitionsbedarf steht. Im Kurz-, Mittel und Langstreckenbereich müssen neue Flugzeuge beschafft werden. Das bedeutet, dass diese Investitionsnotwendigkeit, die Swiss respektive deren Finanzierung mit mehreren hundert Millionen Franken pro Jahr belasten würde. Aus dem laufenden Geschäft wird dies wohl kaum zu finanzieren sein. Die Konsequenz wäre, dass die heutigen Grossaktionäre, die öffentliche Hand und die Banken jedes Jahr viel Geld in die Swiss einbringen müssten. Das Schweizer Volk und vor allem auch die Banken werden für ein solches Vorgehen wohl kaum Hand bieten. Kommt dazu, dass Direktzahlungen durch Bund und Kantone an ihre Fluggesellschaft gemäss geltendem EU-Recht verboten sind. Dieses EU-Recht haben wir inzwischen mit der Inkraftsetzung der Bilateralen Verträge I und somit mit dem Luftverkehrsabkommen übernommen.

Ich gehe davon aus, dass vor allem der grösste Aktionär, die Schweizerische Eidgenossenschaft, vertreten durch den Bundesrat, aber auch die Kantone ihren Einfluss optimal bei der Lufthansa eingebracht haben. Gegen die berechtigten Bedenken, dass die Swiss in ein paar Jahren nur noch Zubringerdienste nach Frankfurt und München für Interkontinentalflüge ab diesen Flughäfen fliegt, gibt es stichhaltige Argumente. Erstens: Der Flughafen Frankfurt hat seine Kapazitätsgrenze mehr als erreicht. Es steht kein Platz für einen weiteren Ausbau zur Verfügung. Zweitens: Der Flughafen München hat noch Kapazität frei, diese wird aber wohl für die Lufthansa selber zur Verfügung stehen müssen. Drittens: Die Gewährleistung von Interkontinentalflügen ab Zürich kann der Bund mittels der Streckenkonzessionen selber aufrechterhalten. Bei einem Verkauf der Swiss an die Lufthansa gehen diese Konzessionen nicht an die Lufthansa über, sondern bleiben beim

Bund. Sollte die Swiss in Zukunft keine Direktverbindung mehr fliegen dürfen und nur noch Zubringerdienste erfüllen, kann der Bund diese Konzessionen an andere Gesellschaften, die ab Zürich Interkontinentalflüge anbieten wollen, vergeben.

Aus den genannten Gründen kann man davon ausgehen, dass die Lufthansa ein evidentes Interesse haben muss, dass die Swiss weiterhin ihre operative Tätigkeit wie bis anhin erfüllen kann und auch wird. Natürlich werden weitere Sparmassnahmen folgen, und deren Konsequenz wird wahrscheinlich auch ein Arbeitsplatzabbau sein. Würde aber eine Übernahme durch die Lufthansa nicht erfolgen, wären die diesbezüglichen Konsequenzen um ein Vielfaches grösser. Niemand gibt gerne seine Unabhängigkeit auf. Aber in diesem Fall sind Bund und Kantone und somit wir alle mit dem kleineren Übel, nämlich dem Verkauf an die Lufthansa am besten bedient.

Ralf Margreiter (Grüne, Zürich): Nachdem Gaston Guex uns Grüne schon zum zweiten Mal in die Höhle schicken möchte, möchte ich kurz darüber mutmassen, wen wir denn dort antreffen würden. Mir scheint der Verdacht nahe liegend, dass sich eine relativ grosse Maschierung von Personen, zum Beispiel freisinniger Provenienz dort aufhalten würde, die sich in dieser Höhle vor genau der Verantwortung versteckt, die sie eigentlich für das Swissair-Debakel zu tragen hätte und für die Fortsetzung unter dem Namen Swiss.

Ich bin froh, dass wir im Vergleich zu den Debatten und Kampagnen von vor zwei Jahren die Ebene des Heckenflossenpatriotismus mittlerweile verlassen haben. Es hat eine gewisse Gelassenheit Einzug gehalten, vielleicht von der Optimismusparade des Freisinns einmal abgesehen. Wir stellen fest, der Neuaufbau im angepeilten Sinn der Swiss ist misslungen. Wir stellen fest, dass die Sanierungsbemühungen der Swiss gescheitert sind. Weder Langstreckenabbau noch Kostenkilleroffensive gegenüber den Zulieferern noch Personaldumping-Massnahmen haben die gewünschte und nötige Zukunftssicherheit erreicht.

Es ist aus Grüner Sicht verfehlt, die damaligen Milliardeninvestitionen gesund zu beten. Es ist und bleibt tatsächlich das ineffizienteste Beschäftigungsprogramm, das dieser Kanton je erlebt hat. Es ist und bleibt der Fall, dass keine beschäftigungswirksamen Perspektiven entwickelt wurden trotz des Einsatzes von vielen Steuergeldern. Für eine sanftere Übergangslösung hätte man nicht mit so viel Geld so viel Kerosin in der Luft verbrennen müssen. So unbequem das ist, gibt es

keine wie auch immer gearteten Garantien für die Arbeitsplätze. Es gibt nur eine kluge Beschäftigungs- und Industriepolitik des Kantons. Wer auch immer am Ruder der Swiss ist, es kann nicht sein, dass mit Personaldumping-Massnahmen ein Sterbeszenario verlängert wird. Es wird von unserer Seite klar Wert darauf gelegt, dass Gesamtarbeitsverträge und Sozialpläne gelten und eingehalten werden. Das sind privatwirtschaftliche Verantwortungen.

Es wurden 300 Millionen Franken investiert. Wir sind heute in einer Situation, in der die Beschäftigungslage in diesem Kanton alles andere als rosig ist. Wir sind in einer Situation, in der vor allem für die junge Generation die Beschäftigungsperspektiven sehr schlecht sind. Lehrstellenmangel und Jugendarbeitslosigkeit sind hier die Stichworte. Es ist kein Geld vorhanden, um in Massnahmen wie Übungsfirmen oder Praktikumsplätze zu investieren. Hier scheint der politische Wille nicht vorhanden, obwohl wesentlich mehr erreicht werden könnte, als man das mit den 300 Millionen Franken geschafft hat. Es wären auch Mittel für die Förderung zukunftsfähiger Branchen gefragt. Es wären Kreditvergaben an KMU mit Perspektiven in Bildungs- und Umschulungsmassnahmen gefragt. Konkret ginge es um einen ökologischen Umbau der Wirtschaft im Kanton Zürich und um eine Befreiung der Zürcher Volkswirtschaft aus der Geiselhaft der Luftfahrtindustrie. Dabei ist es nicht von Belang, ob diese sich nun in Schweizer oder in deutschen Händen befindet.

Zur Interpellation direkt gibt es einen ganz wesentlichen Punkt, bei dem der Kanton in der Verantwortung steht. Die Flughafen Zürich AG nimmt laufend Lagebeurteilungen vor, zum Beispiel bei Kapazitätsänderungen der Swiss und darauf aufbauend Massnahmenpakete. Ähnliches sagt der Regierungsrat im Rahmen seines Beteiligungscontrollings aus für den Kanton. Die Handlungsoptionen seien laufend zu prüfen. Hier interessiert mich, von Regierungsrätin Rita Fuhrer entweder heute oder morgen in der WAK zu hören – morgen hat den Vorteil, dass wir die Fakten kennen –, was denn hier für den Kanton ansteht, welche Szenarien die Flughafen Zürich AG in der Hinterhand hat, denn dort steckt nochmals sehr viel öffentliches Geld drin. Diese Verantwortung möchte ich wahrgenommen wissen und auch die Verantwortung des Kantons für beschäftigungs- und konjunkturwirksame Politik, über die wir beim übernächsten Traktandum, so wir heute noch dazu kommen, sprechen werden.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Anscheinend steht die Übernahme der Swiss durch die Lufthansa kurz vor dem Abschluss. Ich sage extra «anscheinend», es wurde in dieser Debatte auch schon ab und zu erwähnt, denn alles, was wir heute diskutieren, ist reine Spekulation. Vor allem zu den Details ist bis heute nichts zu erfahren. Man kann sogar von Geheimniskrämerei sprechen, obwohl Milliarden von Steuergeldern drin stecken. Auch unsere Regierung schweigt seit Tagen, ich möchte schon fast sagen hartnäckig. Und dies in einem Kanton, der mit 300 Millionen Franken per Volksabstimmung zu den Grossaktionären der Swiss gehört und via Unique grossen Einfluss auf die weitere Entwicklung ausüben könnte, die 300 Millionen Franken notabene, die unsere Vertreter wie auch die SVP bekämpft haben, die SVP allerdings ohne grosses Engagement im Verhältnis zu ihren Möglichkeiten im damaligen Abstimmungskampf – eine Entwicklung, die sowohl Chancen wie auch Risiken bietet.

Grundsätzlich ist der jetzige Zustand der Swiss unhaltbar. Früher oder später wird dieser zu einem weiteren Finanzdebakel beziehungsweise zum Ruf nach weiteren Steuermillionen auch im Kanton Zürich führen. Leider scheint es nun so, dass die Swiss keinen Allianzpartner mehr findet. Ein mögliches Wunschscenario für den Kanton scheint also nicht erreichbar zu sein. Aus diesen Gründen bleibt wohl aus finanzpolitischen Gründen eine Übernahme durch die Lufthansa die einzig sinnvolle Möglichkeit.

Im Grundsatz kann ich mich auch als Grünliberaler dem Votum von Peter Reinhard anschliessen. Ich möchte aber zur Zukunft der Swiss, der Allianz und der Übernahme noch aus Grünliberaler Sicht zwei, drei Punkte hinzufügen. Die Grünliberalen stehen wie schon wiederholt gesagt zum Flughafen Zürich und auch zum Wirtschaftsraum Zürich, der einen gut funktionierenden Flughafen mit internationalen Anbindungen benötigt. Ein starker Wirtschaftsraum besteht aber nicht nur aus möglichst vielen Flügen à la Hub, sondern aus Zielfaktoren. Dazu gehören Naherholung, Ruhe und eine allgemein hohe Lebensqualität. Dies ist in diversen Ratings nachzulesen, in denen Zürich ständig auf Platz 1 liegt. Anscheinend kann die Swiss allein nicht weiter existieren – eine Tatsache, die wir zu akzeptieren haben. Eine Verscherbelung der Swiss ohne daran geknüpfte Bedingungen lehnen wir allerdings ab. Welche Bedingungen wir stellen, können Sie einem Postulat entnehmen, welches wir heute Morgen eingereicht haben. Die Stichworte: Wir fordern die Aufhebung der einseitigen deutschen Verordnung, das heisst die Rückkehr zu einer grundsätzlichen Nord-

ausrichtung des Flughafens. Wir wollen die verbindliche Verankerung einer Nachruhe für Süddeutschland und die Schweiz von mindestens sieben Stunden. Es bleibt noch die Plafonierung der Anzahl Flugbewegungen auf 320'000.

Noch drei wichtige Punkte: Aus Grünliberaler Sicht sind die vergangenen Investitionen der öffentlichen Hand von fast 2,5 Milliarden Franken schon aus damaliger Sicht verlorenes Geld. Es wurden schmerzliche Entscheide strukturerhaltend hinausgezögert. Mit diesem Geld hätten wir einiges cleverer mehr nachhaltige Arbeitsplätze schaffen können und damit wirklich Geld investiert. Ich verweise gerne auf das nächste Traktandum. Heutige Grünliberale Vertreterinnen haben schon damals aus genau diesen Gründen diesen Kredit bekämpft – leider ohne grossen Erfolg. Heute haben sie trotzdem Recht bekommen. Seit dem Versagen der Verantwortlichen bei der ehemaligen Swissair wurden trotz diverser Warnungen fast 4,5 Milliarden Franken in eine überdimensionierte Swiss investiert. Selbst mit dieser politischen Hypothek haben es auch die neuen Manager verpasst, rechtzeitig massiv abzuspecken und damit die Möglichkeit verspielt, eine für ein Überleben zwingende Allianz eingehen und eine wirkliche Premium Airline bündeln zu können. Nun soll die Swiss und sollen vor allem deren Verkehrsrechte praktisch für ein Butterbrot an die Lufthansa verkauft werden. Aus genau diesen Gründen muss diese für die Lufthansa günstige Übernahme an Bedingungen zur Flugregimefrage geknüpft werden. Ansonsten ist der Nutzen für die Schweiz zu gering, und man verzichtet besser auf diesen Deal. Wir als Kanton Zürich haben grossen Einfluss auf diese Entscheide. Irgendwie werden wir Grünliberale das Gefühl nicht los, dass es jetzt entweder zu spät ist oder der Regierungsrat drei Jahre lang geschlafen hat. Es besteht noch immer erheblicher Spielraum. Ich verweise gerne noch einmal auf das Postulat. Als Hauptaktionär der Unique mit fast 50 Prozent der Aktien und drei Verwaltungsräten sowie als Grossaktionär der Swiss... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Ich muss gestehen, für mich ist heute eigentlich ein sehr schwarzer Tag, obwohl die untergehende Sonne hier eine freundliche Stimmung verbreitet.

Ich bin einmal im Komitee pro Flughafen angetreten, weil ich der Meinung war, dass man in der Schweiz das Bewusstsein fördern sollte, dass auch unsere Luftstrassen zum öffentlichen Verkehr gehören. Sie haben jeweils hier drin gelacht. Heute lachen Sie weniger. Das

verstehe ich. Wir sind das Land, das sich bemüht, in den öffentlichen Verkehr viel und perfekt zu investieren. Wir bauen mit der NEAT die teuersten Tunnels zu unseren Nachbarn, die aber, wie Sie feststellen, wirtschaftlich auch nicht gerade die prosperierendsten sind. Aber immerhin, wir investieren in den Schienenweg, in unsere Verkehrswege. Wir investieren auch in den Zürcher Verkehrsverbund. Ich fand die Bemerkung von der linken Seite gar nicht so schlecht, dass man die Fluggesellschaft ohne weiteres dem Verkehrsverbund anhängen könnte. Ich bin der Meinung, dass es überhaupt nichts ausmacht, wenn man das tun würde, weil die guten internen Verbindungen im Kanton Zürich und in der Schweiz je länger je mehr von den Verbindungen zum Ausland abhängen. Deshalb verstehe ich nicht, wie wir hier kleinstufig einfach dastehen und sagen: Gut, in den Luftverkehr sollte man gar nicht investieren. Die einen erklären, es sei immer eine Fehlinvestition. Die 300 Millionen Franken seien herausgeworfenes Geld gewesen. Das begreife ich überhaupt nicht. Ich habe aber heute, das erstaunt mich eigentlich, nicht mehr gehört, es sei gleich, wer uns von Zürich diese Verkehrslinien garantieren würde. Das habe ich immer wieder gehört. Ich könnte Ihnen sagen, mir ist es absolut gleich, wer die Milch produziert. Hauptsache ist, sie ist vorhanden. Mir ist auch gleich, wem die SBB gehören. Die Hauptsache ist, der Zug fährt von Richterswil nach Zürich, wenn ich ihn brauche. So funktioniert die Wirtschaft nicht. Ich muss feststellen, ich begreife es nicht, dass dieser Kanton und unser Land diese wichtigen öffentlichen Verkehrsverbindungen einfach so an die Allmacht einer Firma abtreten, die dann unsere Probleme lösen sollte. Das verstehe ich nicht. Ich glaube auch nicht so sehr daran, dass alle unsere Probleme gelöst werden. Ich habe aber gehört, der Verkauf sei die zweckmässigste Lösung, die beste Option. Wir haben gar keine Lösung ausser dem Verkauf. Es ist die einzige Lösung. Das scheint mir der Fall zu sein. Die Politik ist so zu verstehen, dass wir in der Schweiz in alles investieren, in die Milch und in die Schiene, aber ganz sicher nicht in den Himmel. Das kommt nicht in Frage. Das überlassen wir unseren guten Nachbarn. Diese werden dann schon schauen, dass wir landen und wo wir landen müssen. Ich zweifle daran. Die Lufthansa wird diese Verbindungen nach rein wirtschaftlichen Grundsätzen führen. Diese wirtschaftlichen Grundsätze werden für unser Land gelten. Es ist so, dass man dann diese Verbindungen nach ihrer Rentabilität führt. Ich denke nicht, dass die Lufthansa in unseren öffentlichen Verkehr investieren wird. Aber wir nehmen das an. Wir sind guter Dinge, weil wir davon ausgehen, dass wir sehr nette Nachbarn haben.

Ich finde, Alfred Heer hat grosse Worte gebraucht, als er da von Lügengeschichten und Fehlinvestitionen geredet hat. Ich muss immer klären. Wenn man eine Idee hat und in diese investiert, dann muss man das zuerst einmal machen. Man kann nicht immer Nein sagen und dann das Gefühl haben, das gelinge sowieso nicht. Ich bin mit Ihnen enttäuscht, dass diese Rettungsaktion nicht geglückt ist. Ich bin noch mehr enttäuscht, dass wir das hier so lethargisch zur Kenntnis nehmen und eine unserer Hauptadern einfach den anderen überlassen und glauben, diese werden das dann richten.

Wir stehen vor einer fatalen Tatsache. Ich bedaure, dass wir in unserem Land nicht fähig sind, in unsere Anbindungen zu investieren.

Theo Toggweiler (SVP, Zürich): Ich möchte nur kurz der SP entgegen, die immer mit der Mär und dem Schreckgespenst von den Zehntausenden von Arbeitslosen kommt, die es hätte geben können. Ein Nationalrat Ihrer Partei sagt das mit jeglicher Regelmässigkeit, auch noch am Sonntagabend in der Sendung «Sonn-Talk». Die Geschichte wird aber deswegen nicht besser.

Die Wirtschaft ist ein organisches Gebilde und kann Umstrukturierungen durchaus verkraften. Wenn man irgendwo zurückgeht, dann entwickelt sie sich auf andere Weise wieder. Wie wäre es mit dem Flugverkehr gewesen? Die Crossair hatten wir noch für den Nahverkehr. Wie hätte es mit den grossen Destinationen ausgesehen? Das ist eine Frage der Landrechte, die bilateral ausgehandelt werden. Wenn nun weltweit Leute in die Schweiz kommen wollen, dann hätte sich die Nachfrage entwickelt, dann würden die Fluggesellschaften auch hierher fliegen. Wenn Schweizer nach New York fliegen wollen, dann hätte sich auch eine Flugverbindung gebildet. Dann wären die Emirates, wenn sie nach Zürich gekommen wären, vielleicht noch nach New York geflogen. Das wäre durchaus im Bereich des Möglichen gewesen. Das ist eine Sache der Diplomatie des Bundes, des Aushandelns von Flugrechten und der Weitergabe der Landrechte. In Europa war es früher so, dass die Strecken gegenseitig im Pool geflogen wurden. Man hat sich darin und auch in den Kosten geteilt. Das wäre die Situation gewesen. Plötzlich wären mehr ausländische Gesellschaften nach Zürich gekommen. Mehr Flugzeuge wären über Nacht hier stehen geblieben. Gate Gourmet und auch die SR Technics hätten Arbeit gehabt. Das hätte sich durchaus eingependelt. Es wäre kein Grund zur Panik gewesen.

Zusammenfassend muss man sehen, dass die Idee 26/26 einfach falsch war. Heute wissen wir aus der Weltwoche, dass da gar kein richtiger Businessplan vorhanden gewesen ist. Das Management hat sich zu wenig um die Kosten gekümmert. So ist es nun halt passiert. Wenn man sehen muss, dass eine frisch gegründete Gesellschaft während drei Jahren nichts anderes als redimensioniert werden muss, dann ist sie tatsächlich nicht lebensfähig. Das hat man aber schon im Voraus gewusst. Wenn Sie einmal eine Milliarde Franken allein durch ein Arbeitslosengehalt teilen, dann wissen Sie, wie viele Jahre man wie viele Leute hätte unterstützen können, ohne diesen Flop zu machen. Wir müssen uns jetzt damit abfinden, dass das eine Fehlinvestition war.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Nach der Vorlesung von Theo Toggweiler möchte ich wieder auf die Interpellation Alfred Heer zurückkommen. Er hat mich direkt angesprochen, weil ich zur Nabelschnur einer Direktverbindung nach Zürich stehe. Ich stehe nach wie vor dazu. Das ist auch keine Schande. Ich weiss nicht, was Alfred Heer dazu meint. Wir stehen nach wie vor dazu. Es muss nicht gleich ein Megahub mit 400'000 Flugbewegungen sein.

Im Verwaltungsratsprotokoll der ausserordentlichen Sitzung der Crossair, an der die Bundesräte Moritz Leuenberger, Pascal Couchepin, Kaspar Villiger und Peter Siegenthaler von der Eidgenössischen Finanzverwaltung teilgenommen haben, das nun um und um zirkuliert, wird von erheblichen Risiken geschrieben. Ich zitiere den letzten Satz der ersten Seite: «Wenn es nicht um die Rettung Tausender Arbeitsplätze, die Sicherung fundamentaler volkswirtschaftlicher Interessen und insbesondere die Sicherstellung einer angemessenen verkehrstechnischen Anbindung des Wirtschaftsstandorts Schweiz ginge, wäre dieses Vorhaben aus betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten kaum zu verantworten.» Das steht so im Protokoll, eine Aussage von Moritz Sutter, die er den Bundesräten gegenüber gemacht hat.

Vielleicht muss das die Regierung etwas als Vorwurf entgegennehmen, nicht Regierungsrätin Rita Fuhrer, sondern die Regierung als Ganzes. Im Beleuchtenden Bericht des Regierungsrates steht: «Der Businessplan rechnet damit, dass die neue Gesellschaft ab dem Jahr 2003 wieder mit Gewinn arbeitet und ein Jahr später ein Ergebnis erzielt, das sich mit den übrigen Wettbewerbsteilnehmern in Europa vergleichen lässt. Immer vorausgesetzt, dass nicht irgendwelche wirtschaftlichen Verwerfungen sind.» Vielleicht war diese Information

von oben nach unten zur Regierung, die an dieser Sitzung nicht vertreten war, sondern sie hat sich darauf berufen, dass Peter Siegenthaler den Kanton Zürich vertritt, suboptimal.

Dass ich aber so weit gehen würde wie Peter Good zur Antwort der Interpellation, dass die Regierung gar nichts aussagt, das finde ich etwas viel. Vielleicht ist es so, dass die Rennleitung, die den von uns geschätzten Regierungsrat Christian Huber aus dem Amt gemobbt hat, vielleicht auch beginnen will, Regierungsrätin Rita Fuhrer leise aus dem Amt zu mobben. (*Unruhe bei der SVP.*) Ich weiss es nicht. Ich würde das auch sehr bedauern.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Vorweg ein Gedanke zur morgigen voraussichtlichen Veräusserung. Was uns emotional bewegt, ist verständlicherweise die Nähe zum Namen Swiss. Aber worum geht es eigentlich? Es geht um die Start- und Landrechte der Swiss auf dem Flughafen, der von Unique geleitet wird. Diese Landrechte sind nicht auf 100 Jahre in Stein gemeisselt. Wir haben in Kloten noch einige gute Schweizer Fluggesellschaften, die ihr Portefeuille mit Start- und Landrechten erweitern können. Bevor das Zürcher Stimmvolk und der Kantonsrat über den Swisskredit abstimmen durften, wurde das Geschäft in der WAK vorberaten. Jetzt komme ich zur Historie. Der Bürger konnte deshalb davon ausgehen, dass in der WAK unter Sichtung der relevanten Akten eine seriöse Meinungsbildung möglich gewesen ist. Wie sich heute bestätigt, war dem nicht so, genauso wie heute. Lediglich der oberflächlich hingeschusterte 26/26-Businessplan lag den Kommissionsmitgliedern vor. Heute wissen wir, dass noch eine Studie existierte – Richard Hirt hat sie angesprochen –, die bei den nicht öffentlichen Geldgebern auflag, so zum Beispiel auch beim Crossair-Verwaltungsrat, und die das Engagement kritisch beleuchtete. Ich war an der besagten WAK-Sitzung dabei. Unsere Kommissionsmitglieder bekamen diese Studie ebenfalls nicht zu Gesicht. So wurden dann die Warnungen der SVP-Mitglieder, der 26/26-Businessplan sei überdimensioniert, nicht zur Kenntnis genommen. Wir wurden überstimmt. Ich frage Lukas Briner: Wie konnte das Volk gescheiter entscheiden, wenn ihm wichtige Informationen vorenthalten worden sind? Jedenfalls bekamen wir leider Recht.

Ich stelle heute fest, dass jene verantwortungsvollen und einflussreichen Kreise im Umfeld Ex-Swissair, Bundesrat, Grossbanken und Versicherungen sowohl Kommission wie auch den Stimmbürger in einer Hopp-Galopp-Übung mit mangelhaften Informationen über den

Tisch gezogen haben. Es ist zum Teil das gleiche personelle Umfeld, welches zum Swissair-Niedergang die Verantwortung noch übernehmen wird – so hoffe ich. Jemand aus diesem Umfeld hat mir kürzlich gesagt: «Weisst du, Adrian, die Verjährung läuft. Diese Leute sind so einflussreich und so wichtig für unser Land, dass denen schon nichts passieren wird.» Ich warne davor, mit der Verjährung zu spielen. Unserer weltweit als vorbildlich funktionierend geltenden Rechtssicherheit würde weiterer, nicht bezahlbarer Schaden zugeführt. Das ganze Swissair-Debakel war schon Affront genug für alle KMU und Zulieferer, die noch heute auf ihr Geld warten, wie zum Beispiel die kürzlich im Tages-Anzeiger-Magazin dokumentierte Firma Trybo. Sie wartet noch heute auf ihr Geld, während gut informierte Gläubiger ihre Guthaben Tage vor dem Zusammenbruch retteten.

Es sind auch die gleichen Leute, welche die SVP wegen ihrer wertkonservativen Haltung, von Gaston Guex heute Ballenberg genannt, immer wieder angreifen. Tugenden wie Bescheidenheit, Gradlinigkeit, Eigenverantwortung und dergleichen, woraus sich unter anderem für unser Land Bedingungen ergaben, welche uns Wohlstand brachten, Tugenden, die nun auch in einflussreichen Kreisen erodieren und immer weniger gelebt werden. Stattdessen wird angelogen, Stellungnahmen ausgewichen, abgezockt und jede persönliche Verantwortung ausbedungen. Zum Glück für unser Land haben wir noch viele Kleinunternehmer und Gewerbler, welche Verantwortung übernehmen und als Unternehmer persönlich für ihr Tun gerade stehen. Aber diese dürfen nicht enttäuscht werden. Das lässt hoffen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich gebe meine Interessenbindung bekannt. Ich bin Mitarbeiter der SR Technics AG und vielleicht ein Betroffener dieses Prozesses.

Ich spreche nicht zum Wunschdenken, das schon oft geäussert wurde. Denken Sie nicht, die Verhandlungen laufen erst seit dem Artikel der Sonntags-Zeitung.

Zur Interpellation: Der Kredit von 300 Millionen Franken ging an die Crossair AG. Er ging nirgendwo anders hin. Er wurde im Kantonsrat im November 2001 beschlossen und vom Volk im Januar 2002 bestätigt. Schaut man die Zahlen der Crossair des Jahres 2001 an, dann hat die damalige Crossair mit einem Verlust von 270 Millionen Franken abgeschlossen, das heisst der Kredit des Kantons Zürich war schon zu Beginn aufgebraucht. Wir müssen uns also um dieses Geld keine Sorgen mehr machen.

Das Volk hat aber auch noch etwas Weiteres beschlossen, nämlich ein 100-Millionen-Franken-Darlehen für die flughnahen Betriebe. Diese haben aber das Geld nicht gesehen, weil es bei Unique parkiert worden ist. So viel ich weiss, wurden diese 100 Millionen Franken auch nicht gebraucht. Sie waren da, falls mit den flughnahen Betrieben noch etwas passieren sollte, um die Geschäftsteile dieser vielleicht konkurrierenden Betriebe zu übernehmen, damit Unique den Flugbetrieb aufrechterhalten konnte.

Kommen wir zu den Arbeitsplätzen. In der Interpellationsantwort wird von rund 20'000, die betroffen sein würden, gesprochen. Es ist natürlich ein gefundenes Fressen oder ein gutes Argument für die SP und die Gewerkschaften. Schauen wir die Situation heute an, dann wurden im ganzen ehemaligen Swissair-Group-Komplex bereits über 10'000 Stellen abgebaut. Insofern möchte ich Regula Götsch sagen, dass wir mit den 300 Millionen Franken nichts erhalten haben. Wir haben vielleicht etwas verzögert.

Kommen wir zum Businessplan. Das Ziel, im Jahr 2003 mit Gewinn abzuschliessen, wurde klar verfehlt. Die Erholung und Stabilisierung des Luftfahrtbereichs wurde ohne politische Einmischung erreicht, weil die Politik nicht sehr viel beitragen kann. Zur günstigen Kostenstruktur setze ich ein Fragezeichen, wie schon mancher Vorredner. Die Übernahme der Restflotte der Swissair mit 26/26 war nicht das Problem der Lösung, sondern dass man die gesamte Crossair-Regionalflotte mit fast 100 Flugzeugen übernommen hat. Das war das Problem, dass es nicht funktionierte.

Gehen wir weiter. Der Arbeitsplatzverlust, den ich angesprochen habe, war hauptsächlich bei Swiss zu verantworten, zu kleineren Teilen bei den flughnahen Betrieben. Wenn wir in der gleichen Zeitperiode Unique oder die Flughafen Zürich AG anschauen, dann haben diese neue Arbeitsplätze geschaffen, andere Zulieferbetriebe auch. Zuerst haben sie abgebaut und dann wieder geschaffen.

Zu Regula Götsch: Lieber ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende. Der von CVP, FDP und SP bejubelte Zusammenschluss von Wirtschaft und Politik ist in dieser Frage klar gescheitert. Ich komme zu Thomas Isler. Gescheitert sein als das Volk und als der Regierungsrat, war sein Ausspruch. Der Lernprozess wurde nicht zugelassen. Das Volk musste nach der Terminsetzung des Regierungsrates entscheiden und hat aus einer Betroffenheit, ja aus einer Angstsituation heraus entschieden.

Zum Flughafen Zürich: Das Wichtigste für den Flughafen Zürich sind gesicherte Verkehrsverbindungen, interkontinentale Netzwerkgesellschaften, die ihn betreiben oder speisen. Wenn ich mich nicht irre, Urs Hany, würde die Konzession der Swissair bis 2009 laufen. Der Bund hat die Konzession langfristig vergeben. Nur gibt es die Swissair nicht mehr. Die Drehscheibenfunktion, der Hub Flughafen Zürich hat ziemlich grosse Abhängigkeiten. Die deutsche Verordnung ist ein Teil davon. Die Swiss als Homecarrier hat sicher eine grosse Bedeutung für den Flughafen Zürich, generiert sie zwischen 55 und 60 Prozent des Verkehrsvolumens. Nehmen wir die Lufthansa mit 18 bis 24 Prozent des Verkehrsvolumens dazu, dann haben wir eine Summe von...*(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Benedikt Gschwind (SP, Zürich): Zuerst eine Bemerkung zur Übungsanlage und eine Interessenbindung. Ich vertrete für den Kaufmännischen Verband unter anderem das Bodenpersonal der Swiss.

Zur Übungsanlage: Wir diskutieren heute über etwas, von dem wir die Details nicht kennen. Das ist zwar bedauerlich. Da Swiss und Lufthansa aber beide börsenkotierte Gesellschaften sind, ist dies nicht zu ändern, bevor die zuständigen Organe der Gesellschaften der Transaktion zugestimmt haben. Die ganze Geschichte hat nach einer Meldung im deutschen Handelsblatt und nicht etwa in der Sonntags-Zeitung derart an Dynamik gewonnen, dass nun alles sehr schnell gehen muss.

Zu einigen Bemerkungen in der Debatte: Theo Toggweiler und teilweise auch Lorenz Habicher haben von der Mär des Verlustes von Zehntausenden von Arbeitsplätzen gesprochen, die unsere Seite immer wieder erwähne. Ich habe zwar durchaus Freude an Märchen, aber hier handelt es sich tatsächlich nicht um ein Märchen. Es ist eine Tatsache, dass wenn vor drei Jahren der Aufbau der Swiss nicht gelungen wäre, das ganze System zusammengebrochen wäre und Zehntausende von Arbeitsplätzen verloren gegangen wären. Es geht auch nicht an, dass man immer sagt, dann wären ausländische Airlines gekommen, die dann diese Verbindungen übernommen hätten und dann alles halb so schlimm gewesen wäre. Diese ausländischen Airlines hätten, wenn es ihren Interessen entsprochen hätte, möglicherweise Zürich tatsächlich vermehrt angeflogen. Aber die Arbeitsplätze, die sie zur Erhaltung ihrer Infrastruktur generiert hätten, wären in ihren Heimatflughäfen angefallen und nicht hier. Das ist der entscheidende Punkt, weshalb so viele Arbeitsplätze auf dem Spiel stehen.

Heute können wir tatsächlich nur auf die Fakten hoffen. Wir haben keine Fakten, wir können nur hoffen. Es gibt einzelne Anzeichen, die zu einem vorsichtigen Optimismus berechtigen. Das eine ist die so genannte Multihub-Strategie der Lufthansa. Urs Hany hat dies ange-tönt. Der Hub Frankfurt ist an der Kapazitätsgrenze, München in we-nigen Jahren wahrscheinlich auch. Deshalb ist es durchaus auch im In-teresse der Lufthansa, dass sie mit Zürich einen weiteren Hub hat, wo Langstreckenflüge in die Welt möglich sind. So wie es aussieht – das ist auch ein bisschen durchgesickert –, wird die Swiss weiterhin eine eigenständige Gesellschaft mit eigenem Verwaltungsrat und eigenem Management bleiben. Dadurch wird sie eine gewisse Unabhängigkeit haben, auch wenn natürlich die Mehrheiten neu von der Lufthansa be-stimmt sind. Durch diese Eigenständigkeit, die mindestens kurzfristig noch da ist, wird auch die Zahl der Arbeitsplätze nicht ändern. Es gibt natürlich andere Gründe, weshalb trotzdem Arbeitsplätze abgebaut werden. Das sind die Restrukturierungen, die die Swiss schon früher angekündigt hat.

Was die langfristige Perspektive ist, da haben wir tatsächlich keine Garantien mit der Lufthansa. Wir hätten aber auch keine Garantien ohne Lufthansa, das muss man sich einfach bewusst sein. Wenn wir auf die Eigenständigkeit setzen, die hier im Saal niemand so richtig forciert hat, aber die da und dort in der Schweiz in den letzten Tagen zum Ausdruck gekommen ist, dann hätten wir genauso wenig Garan-tien für die Verkehrsanbindung der Schweiz im Luftverkehr wie auch für die Arbeitsplätze.

Vieles haben meine Vorrednerin und mein Vorredner der Fraktion ge-sagt. Es ist jetzt der richtige Weg eingeschlagen worden. Es geht da-rum, dass das Ganze zu einem guten Abschluss kommt. Es geht uns aber auch darum, dass man die Märchen dort erzählt, wo es wirklich Märchen sind.

René Isler (SVP, Winterthur): Wenn ich Ihren Voten zuhöre, frage ich mich manchmal schon, wo Sie leben. Der Grundsatz ist doch, wer übernimmt, bestimmt. Es wäre wirklich blauäugig zu meinen, wenn die Lufthansa die Swiss übernimmt, dann seien alle Arbeitsplätze ge-halten und es könne so ungeniert zur Tagesordnung übergegangen werden. Wir müssen uns vielleicht auch einen Vorwurf gefallen las-sen, schliesslich waren es nicht wir, die unserer Swiss und der Unique Zwangsjacken auferlegt haben. Ich erinnere da zum Beispiel auch an das Nachtflugverbot, das in München inexistent ist. Überhaupt gibt es

in sehr vielen europäischen Ländern keine Nachtflugverbote. Es schreit doch zum Himmel. Der Flughafen München schreit nach mehr Kapazität. Also zügeln wir doch die Swiss ab. So kann ich während 24 Stunden meinen Flugbetrieb aufrechterhalten.

Ich bin selber absolut kein Aviatikspezialist. Es wurde bereits erwähnt, der Hauptfehler am Scheitern oder sehr langen Dahinsiechen der Swiss war ganz bestimmt bei der Gründung der Swiss gemacht worden, als man damals die sehr gut gehende Crossair in die Swiss einverleibt hat. Was ich einen absoluten Unsinn finde, ist die Tatsache – Gaston Guex hat dies in den Raum geworfen –, dass die Swiss, weil wir in der Schweiz nicht in der EU sind und wir uns gegen Schengen/Dublin wehren, in der Schweiz ein viel schwierigeres Umfeld hat. Ich frage Sie, Gaston Guex: Was ist das europäischste aller europäischen Länder? Sie geben mir Recht, es ist Deutschland. Ich frage Sie, warum dann Deutschland die höchste Arbeitslosigkeit seit Gründung seines Bundesstaats hat, nämlich 5,2 Millionen. Warum hat Deutschland so EU-turbomässig die höchste Staatsverschuldung seit der Gründung der Bundesrepublik Deutschland? Wenn das wirklich das Ziel ist, wo Sie uns hinführen wollen, dann gehe ich nicht in irgendeine Höhle oder nach Ballenberg, aber ganz bestimmt gehe ich mit meiner Familie ins «Salenweidli».

Lukas Briner (FDP, Uster): Ich ergreife das Wort nur, weil Adrian Bergmann mir eine Frage gestellt hat, vor deren Beantwortung ich nicht kneifen will. Wie hätte das Volk damals weiser entscheiden sollen? Adrian Bergmann, das Volk hat weise entschieden. Es hat es damals nicht hinnehmen wollen, dass Tausende von Familien in diesem Kanton, das lässt sich im Ernst nicht bestreiten, von einem Tag auf den anderen von Arbeitslosigkeit betroffen worden wären, auch und gerade viele Kleinunternehmer, von denen Adrian Bergmann gesprochen hat, welche direkt oder indirekt von Aufträgen aus dem Umfeld des Flughafens abhängig waren und sind. Wenn ich heute aus zahlreichen Voten der SVP entnehme, dass diese Partei dieses menschliche und finanzielle Unglück Tausender Familien lieber und eine weit höhere Belastung unserer Staatskasse hätte hinnehmen wollen als die Lösung, die dann getroffen worden ist, stimmt mich dies nachdenklich und traurig.

Arnold Suter (SVP, Kilchberg): Persönlich hoffe ich, dass durch das Swiss-Debakel unsere Stimmberechtigten wach gerüttelt werden. Es ist höchste Zeit. Ich hoffe, dass eigenständiges Hinterfragen und Mitdenken wieder in den Wohnstuben Einzug hält. Grosse Teile der Politik und vor allem der Presse hier vorne (*an den Pressebänken im Ratsaal*) haben ihre Verantwortung, Hans-Peter Bieri (*Tages-Anzeiger*), damals nicht wahrgenommen. Wenn die Presse mit der gleichen Akribie, Hans-Peter Bieri, recherchiert und berichtet hätte, wie sie SVP-Politiker durchleuchtet, wäre diese Fehlinvestition oder besser gesagt diese Investition kaum in dieser Form getätigt worden, Benedikt Gschwind. Liebe Regula Götsch, Ihre Feststellung, dass es sich um eine sinnvolle Investition in die damaligen Arbeitsplätze gehandelt habe, ist eine reine Hypothese – als Klotnerin aber sehr nachvollziehbar. Wie übrigens auch die Aussagen der meisten Parteien vor drei Jahren reine Hypothesen waren, die bekanntlich leider nicht eingetreten sind. Es gilt, jetzt einen Schlussstrich zu ziehen und endlich aus der lähmenden Lethargie, in der sich unser Volk und unsere Elite seit der Swissair-Krise befinden, herauszukommen, besser aus eigener Kraft hervorzutreten, Gaston Guex. Lieber ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende.

In diesem Sinn ist die Akquisition der Lufthansa zu begrüssen, jedoch mit den drei Punkten von Thomas Isler, den Ausführungen von Martin Arnold und Alfred Heer. Der Flughafenstandort Zürich ist ohne Wenn und Aber zu sichern. Vom Bundesrat wäre aber eine starke Persönlichkeit mit unternehmerischem Hintergrund gefragt und nicht von Dichtern und Poeten. Da liegt nämlich ein Hauptgrund unserer Malaise, in der wir uns als Land befinden, übrigens nicht nur bei der Swiss.

Noch ein kleiner Nachsatz zu Martin Naef. Ihre Aussage mit Blumen am Bahnhof trifft sicher auf Frauen zu. Bei der Lufthansa sind jedoch andere Attribute gefragt.

Regula Götsch Neukom (SP, Kloten) spricht zum zweiten Mal: Das ist aber schön, dass ich gerade nach Ihnen komme, lieber Arnold Suter. Ich wollte Ihnen etwas sagen. Ich hoffe auch, dass das Stimmvolk heute Nachmittag etwas gemerkt hat, dass es nämlich Parteien gibt, die, wenn Ungemach droht, Massnahmen ergreifen können und dass es vor allem eine grosse Partei gibt, die nichts anderes kann als hinterher zu mäkeln und uns zwei Stunden lang zu nerven und nicht ein ein-

ziges Mal zu sagen, was sie denn gemacht hätte, wie ihre Lösung ausgesehen hätte. Ich hoffe sehr, dass das Volk das wenigstens wahrgenommen hat.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich bin auch froh, hinter Regula Götsch noch etwas zu sagen. Unsere Lösung wäre Marktwirtschaft gewesen.

Ich knüpfe aber an mein erstes Votum an. Ich bin gekommen, um das Risiko des Flughafens Zürich aufzuzeigen. Mit der Swiss als Home-carrier mit 55 bis 60 Prozent Verkehrsvolumen und der Lufthansa mit 16 bis 24 Prozent Verkehrsvolumen haben wir am Flughafen Zürich ein Klumpenrisiko; das Risiko wie zu Swissairzeiten, 80 Prozent des Verkehrs und zusätzlich die Transfer-Passagiere über eine einzige Airline abzuwickeln. Das müsste uns schon zu denken geben. Das Volumen ist jetzt stark rückläufig. Wir sind zurzeit unter dem Anteil von Wien-Schwechat. Mit der Lufthansa wird dieses Volumen wieder stark steigen. Die Lufthansa wird natürlich auch Interessen vertreten. Zum ersten wird sie sich einen pünktlichen Flughafen wünschen und sich dafür einsetzen. Dieser Punkt wird die deutsche Verordnung beeinflussen. Die Lufthansa wird es nicht hinnehmen, einen Flughafen im Netzwerk zu haben, der in Bezug auf die Rahmenbedingungen nicht wirtschaftlich betrieben werden kann. Die Swiss wird sicher ein geschätzter Beitrag sein. Die Anbindung an das Lufthansa-Netzwerk wird auch Auswirkungen auf die Langstrecken in Zürich haben. Wenn wir die Achse Frankfurt–München der Lufthansa betrachten, dann haben wir Nord- und Südamerika und den Fernen Osten abgedeckt. Wenn wir Wien dazu nehmen mit Austrian, dann haben wir Osteuropa und den mittleren Osten abgedeckt. Was für Zürich bleibt, ist Afrika.

Ich komme noch zu Lucius Dür. Vergleichen Sie diesen Vorgang nicht mit der Air France/KLM. Es bestehen keine Parallelen. Bei Air France und KLM war es keine Übernahme, sondern ein Zusammenschluss unter einem Holdingdach. Es war etwas sehr anderes, was sich auch auf die Verkehrsrechte ausgewirkt hat.

Schliesslich komme ich zurück zu meinem Eintritt. Es gibt keine Garantien. Wir befinden uns in der Marktwirtschaft, im Wettbewerb. Garantien werden in der Luftfahrtgeschichte sehr kurzfristig sein. Als Empfehlung, wenn ich mit Thomas Isler abschliessen darf, an den Bundesrat platziere ich hier nur: Bitte geben Sie Bundesrat Moritz Leuenberger kein Verhandlungsmandat!

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Man kann der Auffassung sein, es gehe bei den Entscheiden, ob die Luftfahrtgesellschaft eines eigenen Landes einen Kredit benötigt oder ob diese Luftfahrtgesellschaft von einer anderen übernommen werden soll, lediglich um Unternehmensentscheide und da hätte sich die Politik gefälligst herauszuhalten. Dass die Luftfahrt von der Politik aber auch volkswirtschaftlich als ausserordentlich wichtig betrachtet wird und als Unternehmen deshalb nicht einfach so zu vernachlässigen ist, das ist daran erkennbar, dass in verschiedenen Ländern, vor allem auch in verschiedenen europäischen Ländern, die jeweils eigenen Airlines auch finanziell, nicht nur politisch unterstützt worden sind. So auch in der Schweiz. In der Schweiz ist die Luftfahrt ein ausserordentlich wichtiger Faktor für unsere Volkswirtschaft und damit ganz klar für unsere Arbeitsplätze. Deshalb wurde im Jahr 2001 die schweizerische Luftfahrtgesellschaft auch mittels Starthilfe gerettet. Im Kanton Zürich hat darüber sogar eine Volksabstimmung stattgefunden. Sie haben Ja gesagt. Die Abstimmungsvorlage enthielt die folgenden Aussagen: «Eine von Zürich aus interkontinental tätige Luftverkehrsgesellschaft, die bauliche Flughafeninfrastruktur sowie die flugnahen Betriebe, die für Flughafenfunktionen und für den Flugbetrieb notwendig sind, bilden eine verkehrswirtschaftliche Einheit. Wird eines dieser drei Elemente entscheidend und nachhaltig geschwächt, so erleidet nicht nur dieses, sondern das Ganze einen bedeutenden Schaden.» Man hat also das Zusammenwirken der Luftfahrtgesellschaft, des Flughafens und der Flugnebenbetriebe richtigerweise als Einheit betrachtet. Man hat in diesem Dreieck die Veränderung einer einzigen Ecke als massgeblich bezeichnet.

Die Abstimmung enthielt auch 100 Millionen Franken für die flugnahen Betriebe, die eingehen «zu den Eventualverpflichtungen zur Sicherung von betriebsnotwendigen Systemen und Funktionen des Flughafens in der Höhe von 100 Millionen Franken». Das war nur konsequent. Diese 100 Millionen Franken wurden nicht gebraucht. Allein aber die dadurch gewährte Sicherheit hat Firmen wie zum Beispiel der SR Technics geholfen, andere Kredite zu erhalten oder die Gläubiger für eine gewisse Zeit zu vertrösten.

Gründe für die Starthilfe von 300 Millionen Franken an die Swiss waren also der Erhalt einer guten Infrastruktur mit Drehkreuz für interkontinentale Anbindung an andere ferne Volkswirtschaften, was wesentlich ist für den Erhalt und die Förderung von Arbeitsplätzen. Ein Grund war der Betreiber dieser interkontinentalen Anbindung. Ein Grund war auch die Sicherung der Flugnebenbetriebe, die für den Be-

trieb eines Drehkreuzes unverzichtbar sind. Es war immer klar, dass es sich um eine Starthilfe an die Swiss handelt. Es war auch immer klar, dass es sich nicht um eine Finanzinvestition, sondern um eine Investition in dieser Gesamtopik in unserer Volkswirtschaft handelt. Es war auch immer klar, dass der Betrieb einer Airline nie als Staatsaufgabe betrachtet wurde. Aber man wollte eine unkontrollierte, schockartige Vernichtung von Arbeitsplätzen unbedingt verhindern.

Zu heute: Es ist selbstverständlich, dass ich hier und heute nicht alles, was Sie gerne wissen wollen, sagen kann. Erstens weiss ich möglicherweise auch nicht alles. Zweitens geht es im Übrigen hier und bei derjenigen in Deutschland um zwei börsenkotierte Unternehmungen. Ich möchte nicht, dass ich dafür haftbar gemacht werde, hier Aussagen gemacht zu haben, die nicht gestattet sind. Drittens hat der Regierungsrat noch nicht entschieden. Auch wurde von der Swiss, von der Lufthansa und auch vom Bundesrat mit Nachdruck gefordert, dass niemand gegenüber der Öffentlichkeit etwas sagt. Der Kanton Zürich war auch wirklich sehr still. Er war so still, dass in den vergangenen Zeiten nicht beachtet wurde, dass der Kanton Zürich einen wesentlichen Anteil am Aktienpaket hält und dass seine Zustimmung zur Transaktion deshalb und vor allem auch politisch nicht unterschätzt werden sollte. Der Kanton hält immerhin 10,2 Prozent der Aktien. Alle Kantone und Städte miteinander haben gemeinsam 12 Prozent. Also nicht einmal 2 Prozent halten alle anderen Kantone und Städte miteinander. Der Kanton Zürich war so still, dass die Bedingungen, die der Kanton Zürich bei der Investition der 300 Millionen Franken in die Swiss formuliert hat, bisher in der Öffentlichkeit kaum diskutiert wurden. Ich bin mit Blick auf die vielen Indiskretionen, die in die Presse gelangt sind, eigentlich auch stolz auf die Zürcher Verwaltung. Wir haben in dieser Zeit aber sehr intensiv gearbeitet, damit in den kurzen Fristen, die uns zur Verfügung standen, der Regierungsrat gut dokumentiert in seine Regierungssitzung gehen wird.

Wir haben also seit kurzer Zeit hier nicht nur die Frage der Interpellation zu diskutieren, sondern wir haben eine ganz neue politische Frage auf dem Tisch. Der Rückblick auf den damaligen 300-Millionen-Franken-Kredit interessiert schon gar nicht mehr wirklich. Die Frage ist, ob der Kanton Zürich seine Aktien nun veräussern soll, damit die Swiss von der Lufthansa übernommen werden kann. Der Regierungsrat wird sich folgende Überlegungen machen müssen. Was waren die

Ziele bei der Starthilfe zur Swiss? Sind diese Ziele erreicht worden? Man muss sich vor allem auch fragen, ob diese Ziele mit der Veräusserung der Aktien denn nachhaltig gesichert bleiben.

Noch einmal zu den Zielen des Kantons Zürich: Die Beteiligung des Kantons Zürich an der Swiss erfolgte in erster Linie aus einer volks- und verkehrswirtschaftlichen Gesamtopitik heraus und nicht als finanzielle Investition. Ziel war und ist es, den für eine prosperierende Volkswirtschaft des Kantons Zürich und der Schweiz notwendigen Betrieb eines Luftfahrt Drehkreuzes langfristig zu gewähren. Das hat der Regierungsrat der Bevölkerung damals genügend erklärt. Damit verbunden sollte ein unkontrollierter und schockartiger Abbau von Arbeitsplätzen verhindert werden, welcher durch die Volkswirtschaft in diesem Umfang und in kurzer Zeit nicht hätte aufgefangen werden können. Damals wie heute gilt zudem, die wirtschaftliche Abhängigkeit der Flughafen Zürich AG vom Homecarrier Swiss zu berücksichtigen. Der Kanton Zürich ist mit erheblichen öffentlichen Mitteln an dieser Flughafen Zürich AG beteiligt und hat ein Interesse. Die Zukunft einer Flughafeninfrastruktur mit Drehkreuzfunktion ist untrennbar mit den wirtschaftlichen Zukunftsperspektiven des Homecarriers verknüpft. Nie war mit der Beteiligung an der Swiss die Haltung verbunden, der Betrieb einer nationalen Fluggesellschaft sei eine staatliche Aufgabe. Folglich ist das Übernahmeangebot der Lufthansa aus diesem Grund nicht abzulehnen.

Die Politik des Regierungsrates war klar. Er hat sie am 15. September 2004 formuliert, und er hat sie oft wiederholt. Er hat als Grundsatz formuliert, dass ihm die Stärkung des Wirtschaftsstandorts und der Volkswirtschaft des Kantons Zürich ein wichtiges Anliegen ist und dass die Schaffung von guten Rahmenbedingungen für einen effizienten und wettbewerbsfähigen Betrieb der Flughafeninfrastruktur wichtig ist. Er hat den Erhalt des Drehkreuzes für interkontinentale Anbindungen genannt. Er hat die Umsetzung des Drehkreuzes durch die Marktteilnehmer ganz klar genannt und wollte nicht selber eine Airline betreiben. Der Kanton Zürich hat immer wieder den Bund aufgefordert, mit Deutschland neue Verhandlungen über das An- und Abflugverfahren des Flughafens Zürich aufzunehmen mit dem Ziel, den Schutz der Bevölkerung grenzüberschreitend zu verbessern. Der Regierungsrat wehrt sich also gegen die deutsche Verordnung. Er hat daran nie Zweifel gelassen. In der Presse wurde spekuliert, es gäbe bereits Verhandlungen zwischen der Schweiz und Deutschland. Bundesrat Moritz Leuenberger hat dies heute Morgen dementiert. Die deut-

sche Verordnung zwingt dem Flughafen Zürich ein Korsett auf, das ihn im harten Wettbewerb unter den Flughäfen benachteiligt. Die deutsche Verordnung verhindert, dass die Swiss ihre Anschlüsse nach Amerika und Asien sicher gewährleisten kann. Das hat die Swiss mehrfach auch beklagt. Der CEO (*chief executive officer*), Christoph Franz, hat die Gewerkschaften kürzlich informiert. Wir haben alle diese Information aus den Medien ebenfalls erhalten. Er sagte, es gäbe in diesem Vertrag zwischen der Swiss und der Lufthansa harte und weiche Teile. Alle Zusicherungen an die Swiss und den Flughafen wie beispielsweise der Erhalt des Drehkreuzes oder die interkontinentalen Direktverbindungen und damit alle unsere Arbeitsplätze, die damit verbunden sind, seien weiche Absichtserklärungen, ohne dass diese rechtlich eingefordert werden könnten. Er hat die Gewerkschaften daran erinnert, dass man also am Flughafen Zürich und bei der Swiss wettbewerbsfähig sein müsse. Wenn diese Absichtserklärungen umgesetzt werden sollen, dann müssen sie sich also nach den unternehmerischen Grundsätzen richten. Sie müssen ökonomisch sinnvoll und marktgerecht sein. Das ist eigentlich unternehmerisch korrektes Denken. Diese Kombination bedeutet, dass die Swiss mit dem Flughafen Zürich gegenüber der Lufthansa mit den Flughäfen München und Frankfurt im Wettbewerb steht. Es stellt sich also die Frage, ob die Rahmenbedingungen, die die Swiss am Flughafen Zürich vorfindet, mit denjenigen der Lufthansa, die diese an den Flughäfen München und Frankfurt vorfindet, vergleichbar sind. Gerade weil sie die Rahmenbedingungen am Flughafen Zürich durch die deutsche Verordnung als wirtschaftliche Benachteiligung erfahren, klagen die Swiss, die Flughafen Zürich AG und der Bund mit Unterstützung des Kantons Zürich an verschiedenen Gerichten gegen die deutsche Verordnung.

Der Regierungsrat ist nicht zu beneiden. Der Regierungsrat hat eine schwierige Aufgabe zu lösen. Er hat zu entscheiden, ob er zur Transaktion der Aktien Ja sagt oder Nein. Er hat zu entscheiden, ob die wettbewerbliche Einschränkungen am Flughafen Zürich so gravierend sind, wie man das bis jetzt immer gedacht und auch vertreten hat. Er hat zu entscheiden, ob es von den vielen Alternativen, die uns in den letzten Tagen präsentiert worden sind, echte gibt oder nur unechte oder ob er keine bessere Zielerreichung für die damalige Investition der 300 Millionen Franken in die Swiss mehr sieht.

Ratspräsidentin Emy Lalli: Wir haben die Antwort des Regierungsrates zur Kenntnis genommen und diskutiert.

Das Geschäft ist erledigt.

38. Rahmenkredit und Leistungsauftrag Innovationsrisikogarantie

Postulat Thomas Maier (GLP, Dübendorf) vom 10. März 2003
KR-Nr. 79/2003, RRB-Nr. 998/9. Juli 2003 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Kantonsrat einen Rahmenkredit zusammen mit einem Leistungsauftrag vorzulegen. Dieser Rahmenkredit soll Anschubfinanzierungen für Unternehmungen oder Spinoffs aus anderen Firmen oder Hochschulen zu günstigen Konditionen ermöglichen. Dabei ist eine enge Kooperation mit der Zürcher Kantonalbank (ZKB) anzustreben. Der Kanton soll primär als Garantiegeber auftreten, indem er insbesondere das Kredit- und Zinsrisiko bis zu einer Höhe des Rahmenkredites absichert.

Begründung:

Die Konjunktorentwicklung ist nicht sehr optimistisch. Im Raum Zürich gingen in den letzten Monaten Arbeitsplätze insbesondere auch im Dienstleistungssektor verloren. Es ist anzunehmen, dass diese Restrukturierungen weitergehen und zum Teil auch weitergehen müssen.

Die Stütze für eine stabile Konjunktur sind die vielen kleinen und mittleren Unternehmungen. Es braucht aber immer mehr innovative Unternehmerinnen und Unternehmer, welche mit neuen Ansätzen innovativ und nachhaltig Arbeitsplätze schaffen.

Ein aktives Standortmarketing ist eine Massnahme zur Ansiedlung neuer Unternehmungen. Doch sollte dieses nicht vorwiegend zu Lasten anderen Regionen der Schweiz geschehen, da dies dann einfach in anderen Regionen Strukturprobleme verursacht.

Vorbeugen ist besser als heilen. In diesem Sinne bringt es zu wenig, wenn mit Strukturhaltung kurzfristig Arbeitsplätze erhalten werden,

dies viel Geld kostet, letztlich aber diese Arbeitsplätze doch nicht erhalten werden können.

Deshalb muss der Kanton Zürich zusätzlich ein Gefäss schaffen, mit welchem die Gründung und Etablierung neuer Unternehmungen stärker gefördert werden. Die Stiftung Technopark ist ein gutes Beispiel für solche Ansätze. Leider sind die Banken immer weniger bereit, jungen Unternehmungen Risikokapital zu vernünftigen Konditionen oder überhaupt zur Verfügung zu stellen. Deshalb soll hier der Staat in Kooperation mit der ZKB aktiver werden und im Sinne einer Risikoabdeckung Kredite absichern.

Mit einem Rahmenkredit von etwa 300 Mio. Franken könnte in den nächsten Jahren ein Innovationsschub durch den Kanton Zürich gehen, welcher viele der verloren gegangenen Arbeitsplätze neu schaffen könnte. Dieser Kredit muss aber mit einem klaren Leistungsauftrag verbunden werden, damit die Gelder effizient und nachhaltig eingesetzt werden.

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

Innovation ist nicht der eigentliche Erfindungsprozess, sondern der Marktzugang, die Überführung einer Idee in ein ökonomisches Ergebnis. Innovation ist ein im Wirtschaftszyklus begründeter Zwang zur Erneuerung und somit der eigentliche Auslöser des Wachstums. Durch den fortschreitenden Wandel bestehender Strukturen und das Auftauchen von neuen Produkten und Verfahren auf dem Markt entsteht für jedes Produkt ein «natürlicher» Zyklus von Wachstum und Untergang auf dem Markt. Unternehmen müssen sich deshalb laufend um Innovation bemühen, um mit dieser Dynamik Schritt zu halten. Das Gleiche gilt auch für Regionen. Auch sie stehen untereinander in einem Wettbewerb. Durch den laufenden Strukturwandel der Wirtschaft verlieren sie Arbeitsplätze und stehen unter dem Zwang, neue Arbeitsplätze anzuziehen. Eine Region, die es schafft, innovative Unternehmen und hoch qualifiziertes Humankapital anzuziehen und einen Austauschprozess zu stimulieren, der Innovationen auslöst, hat einen entscheidenden Vorteil im Wachstum und damit im Wettbewerb der Regionen. Laut internationalen Untersuchungen befindet sich die Innovationskraft des Wirtschaftsraumes Zürich auf Rang 22. Es liegt deshalb in ausgeprägtem Masse auch im volkswirtschaftlichen Interesse, dass hier Innovation stattfindet.

Grundsätzlich ist Innovation indessen Aufgabe jeder einzelnen Unternehmung. Sie muss im eigenen Interesse dafür sorgen, dass neue Ideen entstehen und umgesetzt werden. Der Staat kann das nie ersetzen. Dem Staat kommen jedoch auch Aufgaben zu. Er hat für Schutz vor Imitation zu sorgen (Eigentumsrechte und Patentschutz). Er soll ein innovationsfreundliches Umfeld gestalten und mit der Rechtsordnung (z. B. Arbeitsrecht), dem Steuersystem, dem Bildungssystem, der Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur, den Wettbewerbsregeln und dem Abbau von Handelshemmnissen günstige Bedingungen schaffen. Aus diesen Gründen nicht gerechtfertigt und angesichts der anstehenden Aufgaben zur Haushaltsanierung unmöglich ist eine einzelbetriebliche finanzielle Unterstützung durch Beiträge oder Risikogarantien. Die Bereitstellung von Risikokapital ist vielmehr Aufgabe der Banken, die diesbezüglich ihre volkswirtschaftliche Verantwortung wahrnehmen müssen. Für einen Rahmenkredit im verlangten Umfang von etwa 300 Mio. Franken besteht auch unter diesen Aspekten kein Raum.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 79/2003 nicht zu überweisen.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): In den letzten Wochen und Monaten konnten und mussten wir alle leider einmal mehr die neusten Zahlen zur Konjunktur und Arbeitslosigkeit zur Kenntnis nehmen. Wir haben in den letzten Jahren, wie bereits heute Nachmittag debattiert, für die Swiss 300 Millionen Franken investiert. Mit meinem Postulat möchte ich eine weitere Entwicklung nicht verschlafen und etwas für den Wirtschaftsstandort Zürich tun. In der letzten Medienmitteilung der Regierung zu den Arbeitslosenzahlen ist zu lesen: «Die Zeichen der Erholung sind noch verhalten. Die Arbeitslosigkeit bleibt eher hoch.»

Ich fasse kurz zusammen, was wir alle ohnehin schon wissen. Die Konjunktur hat sich zwar ein klein wenig erholt, aber statt wirklichem Konjunkturaufschwung ist immer noch mehr oder weniger Stagnation angesagt. Am blauen Horizont mit der schönen Aussicht sind bereits wieder Wolken sichtbar – in der Schweiz und auch im Kanton Zürich. Gerade im Dienstleistungssektor im Kanton ist die Krise trotz guten Geschäftsgangs nicht nur der grossen Banken wohl noch immer nicht ganz überwunden. So viel zum Ist-Zustand und zum Lamentieren.

Viel spannender sind allerdings die Frage und der Blick in die Zukunft und noch viel mehr, was wir zu einer Verbesserung der Situation un-

ternehmen könnten. Eine wichtige Stütze für die stabile Konjunktur sind und wären die vielen kleinen und mittleren Unternehmen, innovative Unternehmerinnen, welche mit neuen Ansätzen und neuen Ideen nachhaltige Arbeitsplätze schaffen. Ich selber lernte während meines Studiums an der ETH viele junge Menschen kennen, die genau solche geniale Ideen hatten und auch heute noch haben. Gleichzeitig ist der Wunsch vorhanden, ein eigenes Unternehmen zu gründen und diesen grossen Schritt zu wagen. Ein aktives Standortmarketing ist eine Massnahme zur Ansiedlung neuer Unternehmungen, solange dies nicht zu Lasten anderer Regionen der Schweiz geht und dort zu Strukturproblemen führt.

Viel wichtiger und vor allem langfristig einiges effizienter wäre es aber, die Neugründungen von Firmen auch finanziell zu unterstützen. Oft stehen angehende Unternehmerinnen und Unternehmen mit guten Ideen vor den entscheidenden Fragen: Wie, wo und wann gründe ich? Informationen dazu zu bekommen, ist nicht schwierig. Die Herausforderung besteht eher darin, Kapital zur Gründung von solchen Firmen zu bekommen, und zwar kostengünstiges Kapital. Leider sind die Banken zu meinem fatalen Unverständnis je länger je weniger bereit, junge Unternehmungen Risikokapital zu vernünftigen Konditionen oder überhaupt zur Verfügung zu stellen. Wirft man zum Beispiel einen Blick über den grossen Teich nach Kalifornien, ist dies dort ganz anders. Einfach so kommt man auch dort nicht zu Millionen Franken Startkapital, aber doch um einiges einfacher als hier. Die Banken rechnen dort anscheinend anders. Von zehn Firmenneugründungen sind neun pleite, aber eine bleibt übrig und macht den Verlust mehr als nur wett.

Genau hier kann und soll unser Kanton aktiv werden, zum Beispiel mit einem neuen Gefäss, das die Gründung und Etablierung neuer Unternehmungen stärker fördert. Die Führung soll dabei allerdings nicht beim Kanton liegen. Er soll als Garantgeber auftreten, indem er insbesondere das Kredit- und Zinsrisiko bis zur Höhe eines Rahmenkredits absichert. Eine solche Risikoabdeckung von Krediten bei Firmenneugründungen wäre einiges effizienter und sinnvoller, als es die von fast allen Parteien unbestrittene Exportrisikogarantie darstellt, welche vor allem der Strukturerhaltung dient und selten neue Innovationen fördert und unterstützt. Wenn wir weltweit in Wirtschaft und Forschung an der Spitze bleiben oder mindestens dort mitmischen wollen, so brauchen wir einerseits die viel beschworene starke Schulbildung im Kanton Zürich mit Volksschule, ETH et cetera. Daneben brauchen

wir aber auch einen Technopark, welche bereits heute einen guten Ansatz für die Unterstützung junger Unternehmer bildet. Genauso wichtig ist die gezielte Finanzierung von Innovationen für sinnvolle, nachhaltige arbeitsplatzschaffende Projekte. Genau hier soll der Kanton mit meinem Vorstoss ansetzen, der speziell deshalb so offen gehalten ist in seiner Umsetzung.

Die 300 Millionen Franken, die wir im Kanton Zürich in die Swiss so genannt investiert haben, sind fast nur strukturerhaltend verdampft, vielleicht sogar nicht einmal mehr strukturerhaltend. Die Summe aber in Kredit- und Zinsrisikoabdeckung für Jungunternehmen zu investieren, eröffnet Chancen für einen dringenden Innovationsschub in unserem Kanton und stützt unsere Wirtschaft, Arbeitsplätze, Lebensqualität und Zukunftsaussichten.

Ich bitte Sie, meinen Vorstoss zu unterstützen.

Lucius Dürri (CVP, Zürich): Die Wirtschaftslage im Kanton ist nicht so gut, wie sie sein sollte und könnte. Das wissen wir. Insofern ist die Frage sehr wohl berechtigt, was der Staat machen kann, dass es der Wirtschaft besser geht. Anschubfinanzierung ist durchaus ein sinnvolles Mittel. Die Frage ist nur, wer sie erbringen soll. Meine Fraktion ist nicht der Meinung, dass es der Staat oder in diesem Fall der Kanton Zürich sein soll, der diese Anschubfinanzierung gewährleisten soll. Wir haben aber im Kanton ein staatliches Instrument, nämlich unsere Kantonbank mit Staatsgarantie, die im Leistungsauftrag unter anderem die Aufgabe hat, solche Anschubsfinanzierungen zu gewähren. Wir werden am 18. April 2005 in diesem Haus hören, ob der Leistungsauftrag erfüllt worden ist und wenn ja, in welchem Umfang. Ich will das nicht vorwegnehmen, bin aber der Meinung, dass die Bank sicher einiges gemacht hat. Ich will nicht behaupten, es wäre nichts mehr möglich. Auch diese Frage wird geprüft. Es ist gerade Aufgabe der Aufsichtskommission, der ich angehöre, diese Frage immer wieder kritisch zu stellen und nicht einfach zu glauben, es sei so, sondern nachhaltig nachzuforschen. In diesem Sinn ist man auf Staatsseite aktiv, nicht vom Kanton direkt, aber von einem Staatsinstitut namens ZKB.

Es wurde vorhin der Name Exportrisikogarantie, seit letzter Woche Exportrisikoversicherung genannt. Da war man sehr zurückhaltend. Man hat nur Finanzierungen ermöglicht, die in Ländern stattfinden, wo sehr grosse Unsicherheit herrscht, wo hohe Risiken sind. Alles Üb-

rige hat man ausgeklammert. Diese Firmen müssen von Anfang an eigenwirtschaftlich sein. Abenteuer werden keine finanziert.

Die CVP ist der Meinung, dass der Staat weiterhin für gute Rahmenbedingungen sorgen soll. Da haben wir zahlreiche Vorstösse in diesem Rat. Wir werden darüber ein anderes Mal sprechen. Es gibt genügend Mittel, um das Ziel, das durchaus richtig ist, das genannt worden ist, zu unterstützen.

Beat Walti (FDP, Erlenbach): Der Vorstoss tönt sehr gut. Das Ziel, das hier verlangt wird, kann man fast nicht nicht teilen. Immer wenn die Arbeitsplätzeschalmeei allerdings zu schön ertönt, ist es auch angezeigt, kritische Fragen zu stellen und genau hinzuschauen. Genau das führt mich hier zum Schluss, dass der Vorstoss nicht zu unterstützen ist.

Was Innovation ist, ist in der regierungsrätlichen Antwort auf diesen Vorstoss sehr gut beschrieben. Es ist letztlich ein chaotischer Prozess. Es ist das Finden von neuen Geschäftsfeldern, Möglichkeiten in neuen Technologiebereichen et cetera. Dies ist immer mit sehr viel Risiko verbunden. Das neudeutsch genannt Pricing von Risiko ist etwas, das am aller effizientesten und letztlich nur korrekt durch den Markt selbst geschehen kann. Jeder Staatseingriff in diesem Bereich, die künstliche Verbilligung von Risiko ist letztlich nicht nachhaltig, damit ich auch noch ein Wort gebraucht habe, das Sie sicher verstehen.

Viele private Initiativen unternehmen allerdings die Versuche, die bereits erwähnt worden sind. Ich erinnere Sie beispielsweise an die Venture-Aktivität. Das ist ein riesiger Wettbewerb, der bereits während fünf Jahren veranstaltet wurde, unter anderem mit aktiver Teilnahme der ETH. Das dürfte Ihnen bekannt sein. Aus solchen Aktivitäten sind auch schon Dutzende von neuen Firmen entstanden. Zahlreiche von ihnen haben die erste kritische Phase überlebt. Im privaten Sektor ist diese Aktivität richtig angesiedelt. Der Staat sollte sich stattdessen darauf beschränken, die Innovation dort zu fördern, wo er ohnehin aktiv ist, nämlich in der Bildung, indem hier wissenshungrige und risikobereite Mitmenschen herangezogen werden, die bereit sind, etwas zu investieren und nicht immer nur auf den sicheren Weg zu setzen. Da kann ich mir den Hinweis auf die heutige Biotechnologie-Diskussion nicht ganz verkneifen, liebe Grüne. Wir können nicht neue Technologien apodiktisch vom Forschungsfeld ausschliessen und nachher erwarten, dass in unserem Land Innovation stattfindet. Die Risikobereitschaft ist auch steuer- und abgabeseitig zu belohnen.

Wenn jemand ein Risiko eingeht, das überdurchschnittlich ist und dafür dann für allfällige spätere Gewinne auch überdurchschnittlich bestraft wird, dann ist das ein Nullsummenspiel und nicht gerade motivierend.

Die ZKB für solche Übungen im gedachten Rahmen von 300 Millionen Franken zu missbrauchen, finde ich etwas gar waghalsig. Denken Sie daran, dass auf die guten Zeiten bei der ZKB leider wieder einmal schlechtere folgen könnten. Da möchte ich dann nicht in der Situation sein, das Geld schon auf Vorrat ausgegeben zu haben.

Aus besagten Gründen empfehle ich Ihnen zusammen mit der FDP-Fraktion, der Innovation freien Lauf zu lassen und das Postulat nicht zu unterstützen.

Elisabeth Derisiotis-Scherrer (SP, Zollikon): Die SP unterstützt die Überweisung des Postulats.

Nicht nur die Unternehmungen, wie der Regierungsrat in seiner Stellungnahme schreibt, auch die Politik sollte und könnte sich mehr um Innovation bemühen. Das Postulat bietet die Möglichkeit, Neues zu denken. Nicht jede politische Innovation soll bereits mit dem Argument der Haushaltsanierung sozusagen im Keim erwürgt werden. Im Bereich Innovation belegt der Kanton Zürich noch lange nicht die vordersten Ränge. Handlungsbedarf ist durchaus gegeben, und zwar auf den verschiedensten Ebenen zum Beispiel Technologie und Wissenstransfer. Darüber haben wir uns in diesem Rat schon mehrfach unterhalten. Wie wir dem ZKB-Jahresbericht entnehmen konnten, ist auch die ZKB sehr bestrebt, Innovationen zu fördern. Eine stärkere Zusammenarbeit mit dem Kanton im Sinne des vorgeschlagenen Leistungsauftrags kann also für alle Beteiligten durchaus Sinn machen. Mehr Raum für Innovation schafft auch neue, zukunftsgerichtete Arbeitsplätze. Ein Innovationsschub würde dem Kanton Zürich also in jeder Hinsicht nur gut tun.

Deshalb unterstützen wir das Postulat.

Werner Bosshard (SVP, Rümlang): Am 10. März 2003, einen Monat vor den Wahlen, ist dieses Postulat eingereicht worden und sollte wahrscheinlich der damals noch einzigen Grünen Partei des Kantons Schub verleihen. Es beklagt, Banken seien immer weniger bereit, jungen Unternehmungen Risikokapital zu vernünftigen Konditionen oder überhaupt zur Verfügung zu stellen. Hier werden meiner Meinung

nach einfach Vorurteile verbreitet und über viele Stufen weitererzählte Geschichten nochmals nachgeplappert. Der Staat solle in Kooperation mit der ZKB aktiver werden und im Sinne einer Risikoabdeckung Kredite absichern. Die Postulanten versprechen sich davon einen Innovationsschub und die Schaffung von Arbeitsplätzen. Wer den Postulanten glaubt, stelle doch selber Risikokapital zur Verfügung und werde dabei reich. Risikokapital ist immer ein Risiko. Wenn irgendein Businessplan von einer Erfolgchance von X Prozent spricht, dann beinhaltet dies immer auch eine Misserfolgchance von 100 minus X Prozent.

Ich halte es eher mit der Regierung, deren Stellungnahme mich hier einmal völlig überzeugt. Die Bereitstellung von Risikokapital ist nicht Aufgabe des Staates. Der begangene Sündenfall Swiss-Kapitalisierung genügt und muss nicht wiederholt werden, sondern dies ist Aufgabe der Banken. Wenn diese aus ihrer professionellen Sicht heraus ein neues Unternehmen nicht mit Kapital versorgen, ist der Staat gut beraten, hier nicht in die Bresche zu springen. Das käme einer Vernichtung von Steuergeldern ohne entsprechenden Nutzen gleich.

Lehnen Sie die Überweisung des Postulats im Sinne des regierungsrätlichen Antrags und zusammen mit der SVP-Fraktion ab.

Nathalie Vieli-Platzer (Grüne, Zürich): Nach dem Loblied über den staatlichen Kredit für die Swiss beim Freisinn sind offenbar wieder die Marktregeln zurückgekehrt. Wir Grünen haben nach wie vor Interesse an diesem Kredit zur Innovationsrisikogarantie und unterstützen diesen auch.

Die Begründung liefert der Regierungsrat in seiner Antwort selber. Innovation sei der eigentliche Auslöser von Wachstum. Eine Region, die es schafft, Innovation auszulösen, hat einen entscheidenden Vorteil. Es liegt in ausgeprägtem Mass im volkswirtschaftlichen Interesse einer Region, Innovation stattfinden zu lassen. Das sind Gründe genug. Die Konjunkturprognosen versprühen einmal mehr keinen Optimismus. Das Klagelied vom fehlenden Wachstum hören wir tagtäglich. In einer wissens- und technologiebasierten Wirtschaft wie der unseren sind Bildung und Innovation absolut zentral. Eine Innovationsrisikogarantie würde Jungunternehmen eine Chance bieten. Sie würde den Schritt in die Praxis für Jungunternehmer oder Hochschulabgänger erleichtern.

Der Regierungsrat verweist in seiner Antwort auf die Verantwortung der Banken. Dies ist reichlich naiv. Es ist kein Geheimnis, dass die Banken eine sehr restriktive Kreditvergabepraxis pflegen, gerade gegenüber Jungunternehmen. Auch das Argument der Haushaltsanierung überzeugt wenig. Es zeugt eher von Kurzsichtigkeit und einer Fehlüberlegung. Mit Jungunternehmen können Steuereinnahmen generiert werden, Arbeitslosen- und Sozialkosten gesenkt werden, und sie sorgen auch für eine gesteigerte Standortattraktivität für innovative Unternehmungen, Forschung und qualifizierte Arbeitskräfte.

Dies alles sind Gründe genug für uns Grüne, das Postulat zu unterstützen. Wir hoffen natürlich, dass hier insbesondere ökologisch fortschrittliche Unternehmen gefördert werden.

Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon): Ich gehe mit der Antwort der Regierung einig und bitte Sie, das Postulat nicht zu überweisen.

Ich hatte vor einigen Wochen die Gelegenheit, an einem Forum in Winterthur teilzunehmen, an dem unter anderem Bundesrat Joseph Deiss anwesend war. Das Thema war: «Wie kann der Bund Jungunternehmen fördern?» Es war eine sehr eindrückliche Veranstaltung. Das Spannende war, dass drei Jungunternehmen ihre Unternehmen vorstellen konnten. Natürlich war die Frage im Raum: Welches ist die Rolle des Staates in diesem Zusammenhang? Was mich erstaunt, aber auch mit Freude erfüllt hat, ist, dass die drei Jungunternehmer gesagt haben, die Rahmenbedingungen seien das Wichtigste. Es ist nicht, dass wir sehr leicht zu Kapital kommen. Ich will nicht sagen, dass dies nicht wichtig ist, dass die Banken diese Rolle wahrnehmen. Es gibt auch Möglichkeiten für Pensionskassen – das dünkt mich auch einen interessanten Ansatz – Risikokapital in einem gewissen Teil zur Verfügung stellen. Die Jungunternehmen haben das gesagt, was wir Montag für Montag sagen, dass nämlich die Rahmenbedingungen das Wichtigste sind. Gute Rahmenbedingungen sind wichtig, dass die Wirtschaft gedeiht. Das kommt auch den Jungunternehmerinnen und Jungunternehmern in unserem Land zugute. Ich denke an Steuern, an die Mehrwertsteuer oder die Bürokratie allgemein. Wir haben es Montag für Montag in der Hand, im Kanton Zürich für gute Rahmenbedingungen zu sorgen.

Helfen Sie mit, und lehnen Sie das Postulat ab.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Es liegt natürlich im volkswirtschaftlichen Interesse, dass im Wirtschaftsstandort Zürich ein innovationsfreundliches Klima herrscht und dass auch unternehmerisches Denken und Handeln gefördert und auch belohnt werden. Damit können innovative Höchstleistungen erbracht werden, die am Standort Zürich letztlich auch kommerziell genutzt werden. Grundsätzlich ist Innovation eine unternehmerische Herausforderung. Der Staat kann und soll mit seinen Bildungsinstitutionen zwar gute Voraussetzungen schaffen und mit seiner Rechtsetzung auch unternehmerisches Handeln unterstützen. Das ist heute in vielen Bereichen der Fall. Hier soll sich der Staat und wollen wir uns als Volkswirtschaftsdirektion auch weiterhin engagieren. Die Unternehmensfinanzierung ist grundsätzlich nicht Aufgabe des Staates. Das ist Sache der Investoren. Die sind denn auch besser in der Lage, Chancen und Risiken von Projekten zu beurteilen. Das ist ihre Aufgabe.

Unbestritten ist, dass die Einstiegshürde für Jungunternehmen oft hoch ist. Hier sind mittlerweile aber auch gute Angebote zur Unterstützung von Unternehmensgründungen aufgebaut worden, nämlich Schulungen, auch eine Gründungsplattform des Kantons Zürich und Gründungscentren. Auch der Technopark gehört dazu.

Ich bitte Sie aus all diesen Gründen um die Nichtüberweisung des Postulats.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 72 : 59 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Gratulation

Ratspräsidentin Emy Lalli: Ich gratuliere Werner Bosshard zu seinem heutigen runden Geburtstag und wünsche ihm im Namen des Kantonsrates alles Gute. (*Applaus.*)

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Deal von Lufthansa mit Swiss als Chance für einen neuen Staatsvertrag nutzen**
Dringliches Postulat *Thomas Maier (GLP, Dübendorf)*
- **Risikobericht für den Kanton Zürich**
Postulat *Heidi Bucher-Steinegger (Grüne, Zürich)*
- **Keine wirtschaftliche Besserstellung von straffälligen Ausländerinnen/Ausländern in deren Heimatland durch den Strafvollzug – Auszahlung des Arbeitsentgeltes nach Kaufkraft**
Postulat *Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon)*
- **Finanzierung Asylwesen**
Postulat *Andreas Burger (SP, Urdorf)*
- **Erhöhung der Tarife für Instrumentalunterricht an Mittelschulen**
Dringliche Anfrage *Ueli Annen (SP, Illnau-Effretikon)*
- **Emissionen durch die Firma Amstutz in Wettswil**
Anfrage *Eva Torp (SP, Hedingen)*
- **Rentabilität und Organisationsstruktur der Beamtenversicherungskasse des Kantons Zürich**
Anfrage *Yves de Mestral (SP, Zürich)*
- **Kantonale Fahrzeuge mit Erdgas-Antrieb**
Anfrage *Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt)*
- **Verkehrsmengen auf der Westtangente, Nr. 3**
Anfrage *Ueli Keller (SP, Zürich)*

Schluss der Sitzung: 17.30 Uhr

Zürich, 21. März 2005

Die Protokollführerin:
Barbara Schellenberg

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 9. Mai 2005.