


205. Sitzung, Montag, 26. März 2007, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 14511*
- Antworten auf Anfragen *Seite 14511*
- Geburtstagsgratulation *Seite 14512*
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... *Seite 14511*

2. Wahl eines Mitglieds der Finanzkommission

 für die verstorbene Regula Mäder-Weikart, Opfikon
 (Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

 KR-Nr. 96/2007..... *Seite 14512*
**3. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative
 «Für eine realistische Flughafenpolitik»**

Antrag der Redaktionskommission vom 6. März 2007

4203c

 (gemeinsame Behandlung mit Vorlage 4260a)..... *Seite 14513*
**4. Neubeurteilung der Rahmenbedingungen des
 schweizerischen Luftverkehrs/
 Begrenzung der Flugbewegungen**

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 14. Juni

2005 zum Postulat KR-Nr. 259/2002 und Ergän-

zungsbericht zum dringlichen Postulat KR-Nr.

270/2002 und geänderter Antrag der KEVU vom

 29. November 2005 **4260a**

 (gemeinsame Behandlung mit Vorlage 4203c)..... *Seite 14513*

5. Einreichung einer Standesinitiative zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs (*Reduzierte Debatte*)

Antrag der KEVU vom 6. Februar 2007 zur Parlamentarischen Initiative von Ruedi Lais vom 20.

Dezember 2004

[KR-Nr. 463a/2004](#)..... Seite 14552

6. Koordinierte Entwicklung und Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 3. Mai 2006 zum Postulat [KR-Nr. 35/2002](#) und gleich lautender Antrag der KRVU vom 24. Oktober 2006 **4313**

Seite 14556

7. Gesetzliche Grundlagen für den AZNF

Postulat von Priska Seiler Graf (SP, Kloten), Thomas Hardegger (SP, Rümlang) und Urs Hany (CVP, Niederhasli) vom 13. März 2006

[KR-Nr. 73/2006](#), [RRB-Nr. 536/5](#). April 2006 (Stellungnahme)

(gemeinsame Behandlung mit [KR-Nr. 94/2006](#))..... Seite 14562

8. Kapitalerhöhung Flughafen Zürich und Lärment-schädigungen

Interpellation von Adrian Bergmann (SVP, Meilen) und Luzius Rüegg (SVP, Zürich) vom 27. März 2006

[KR-Nr. 94/2006](#), [RRB-Nr. 696/10](#). Mai 2006 (Stellungnahme)

(gemeinsame Behandlung mit [KR-Nr. 73/2006](#))..... Seite 14565

Verschiedenes

– Fraktions- oder persönliche Erklärungen

- *Erklärung der SP-Fraktion betreffend zehn Jahre UNO-Kinderrechtskonvention in der Schweiz.* Seite 14540
- *Erklärung der SVP-Fraktion zu einem Artikel des Tages-Anzeigers betreffend Kosten für Personalwechsel in der Volkswirtschaftsdirektion* Seite 14541

- *Persönliche Erklärung von Gabriela Winkler, Oberglatt, zur Fraktionserklärung der SVP Seite 14542*
- Rücktrittserklärungen
 - *Rücktritt von Georg Nägeli, Vizepräsident des Landwirtschaftsgerichts Seite 14512*
 - *Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Adrian Hug, Zürich Seite 14586*

Geschäftsordnung

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Das Wort wird nicht verlangt.
Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit:

- **Störsender gegen Handygebrauch von Strafanstaltsinsassen**
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat [KR-Nr. 71/2006, 4384](#)
- **Einführungsgesetz zum ZGB**
[4385](#)

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Der Regierungsrat hat uns die Antwort auf zwei Anfragen zugestellt:

KR-Nrn. [413/2006, 44/2007](#).

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 202. Sitzung vom 12. März 2007, 8.15 Uhr
- Protokoll der 204. Sitzung vom 19. März 2007, 14.30 Uhr.

Rücktritt von Georg Nägeli, als Vizepräsident des Landwirtschaftsgerichts

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Doktor Georg Nägeli, Vizepräsident des Landwirtschaftsgerichts, teilt mit, dass er auf Ende der Amtsperiode zurücktritt.

Geburtstagsgratulation

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich gratuliere Monika Spring zu ihrem heutigen Geburtstag.

2. Wahl eines Mitglieds der Finanzkommission

für die verstorbene Regula Mäder-Weikart, Opfikon

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

[KR-Nr. 96/2007](#)

Lucius Dürri (CVP, Zürich), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die IFK schlägt Ihnen einstimmig vor:

Brigitta Leiser-Burri, CVP, Regensdorf.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist auch nicht der Fall.

Somit erkläre ich Brigitta Leiser als Mitglied der Finanzkommission für gewählt. Ich gratuliere ihr zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik»

Antrag der Redaktionskommission vom 6. März 2007 **4203c**

(gemeinsame Behandlung mit Vorlage **4260a**)

4. Neubeurteilung der Rahmenbedingungen des schweizerischen Luftverkehrs/Begrenzung der Flugbewegungen

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 14. Juni 2005 zum Postulat KR-Nr. 259/2002 und Ergänzungsbericht zum dringlichen Postulat KR-Nr. 270/2002 und geänderter Antrag der KEVU vom 29. November 2005 **4260a**

(gemeinsame Behandlung mit Vorlage **4203c**)

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wir haben am 23. Januar 2006 beschlossen, diese beiden Geschäfte in freier Debatte gemeinsam zu diskutieren und getrennt darüber abzustimmen.

Wir kommen zuerst zum Teil B der Vorlage **4203c**, zur Detailberatung des Gegenvorschlags zur Volksinitiative.

Raphael Golta (SP, Zürich), Präsident der Redaktionskommission: Die Redaktionskommission hat eine Änderung am Gegenvorschlag zur Initiative vorgenommen. Diese betrifft die Beziehung zwischen dem Richtwert und der Zahl der Flugbewegungen im Absatz 3 von Paragraph 3. Es ging uns darum klarzustellen, dass die Frage der Flugbewegungen und des Beschlusses des Kantonsrates darauf unabhängig vom Erreichen oder Nichterreichen des Richtwertes zu erfolgen hat. Wir gehen davon aus, dass dies im Sinne der Mehrheit des Rates in der ersten Lesung war. Ich bitte Sie um Zustimmung zu dieser Änderung.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 3

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Sie haben zum Gegenvorschlag drei Rückkommensanträge in Ihrem Versand erhalten. Es sind dies die Anträge von Peter Anderegg auf rosa Papier, von Willy Germann auf blauem Papier und von Thomas Weibel auf hellgrünem Papier. Wir stellen nun fest, ob der Rat auf Teil B der Vorlage 4203c zurückkommen will. Dazu braucht es 20 Stimmen.

Abstimmung

Für den Antrag auf Rückkommen stimmen 65 Ratsmitglieder. Damit ist das nötige Quorum von 20 Stimmen erreicht. Rückkommen ist beschlossen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich schlage Ihnen vor, dass wir zuerst die Anträge, welche Paragraf 3 des Gesetzes über den Flughafen Zürich betreffen, absatzweise behandeln und erst dann über den Antrag von Thomas Weibel über Paragraf 19 befinden. Sie sind einverstanden.

§ 3 Abs. 1 und 2

§ 3 Abs. 3

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Hierzu haben wir einen Antrag von Willy Germann auf blauem Papier.

Antrag von Willy Germann:

§ 3. Abs. 1 und 2 unverändert.

³ *Der Staat wirkt darauf hin, dass die Zahl von 320'000 Flugbewegungen pro Jahr nicht überschritten und eine Nachtflugsperrung von sieben Stunden eingehalten wird.*

Willy Germann (CVP, Winterthur): Es geht um Absatz 3 und 4. Darf ich auch zu Absatz 4 sprechen? (*Der Ratspräsident nickt.*) Danke.

Seit Anfang der Beratungen in der KEVU haben einzelne Parteien und Interessenvertreter mit einem Schreckgespenst hausiert. Das Schreckgespenst hiess Plafonierung. Fast reflexartig wurde Plafonierung mit

250'000 Flugbewegungen gleichgesetzt. Damit kann man Ahnungslosen tatsächlich Angst und Schrecken vor einem Bewegungsplafond einjagen. Für Bundesrat Moritz Leuenberger hiess Bewegungsplafond letzte Woche ebenfalls 250'000 Flugbewegungen. Er anerkannte immerhin die legitimen Interessen der lärmgeplagten Zürcher Bevölkerung. Und jetzt das Wichtige: Vor allem sprach er einer Lärmplafonierung das Wort. Genau das, was die CVP in ihrem Zusatz schon vorher zum Mehrheitsantrag der KEVU mittelfristig anstreben möchte. Ein Lärmplafond ist heute aber noch nicht möglich. Der ZFI (*Zürcher Fluglärmindex*) als Monitoring könnte eine solche vorbereiten. Der ZFI als Monitoring ist in der Kommissionsmotion bereits deponiert.

Von Anfang an war in der KEVU klar, dass die Initiative sowohl in Kommission als auch Rat keine Chance hat. Das Schreckgespenst namens 250'000 Bewegungen ist seit Monaten also auch ein Phantom. Trotzdem wurde es eifrig gefüttert. Und es wurde von Interessenvertretern verschwiegen, dass fast von Anfang an die CVP neben sieben Stunden Nachtruhe einen Bewegungsplafond von 320'000 Bewegungen vorgeschlagen hatte. Dieser Vorschlag wurde bekanntlich zum Mehrheitsantrag der Kommission. Wir greifen den Kommissionsantrag wieder auf und reichen ihn mit der Option – mit der Option! – Lärmplafond ein. Diese Option haben wir schon vor Monaten in die Kommissionsberatung eingebracht und auch öffentlich kommuniziert. Wir verzichteten aber darauf, um den zwei Zahlen der Volksinitiative auf Augenhöhe und ohne Verkomplizierung zu begegnen, obwohl unser Antrag juristisch sauber ist; dies im Gegensatz allenfalls zum Antrag der Grünliberalen – Entschuldigung, wir haben es nochmals angeschaut –, der vor der Volksabstimmung juristische Händel auslösen könnte. Auch der SP-Antrag dürfte in der vorgesehenen Frist sehr schwierig umzusetzen sein, denn Erhebungen für den ZFI wurden noch keine gemacht. Wir bringen den Vorschlag mit der Option Lärmplafond wieder, weil wir sowohl den Überraschungsgegenvorschlag der SVP als auch die Volksinitiative als untauglich erachten. Die Volksinitiative würde den heutigen Hub abwürgen und dadurch sowohl immense Standortnachteile als auch einen Arbeitsplatzabbau nach sich ziehen; wir haben dies mehrfach kommuniziert.

Diese Volksinitiative darf keine Chance erhalten. Mit dem unklaren Gegenvorschlag der SVP/FDP sind die Chancen der Initiative gewachsen. Dieser SVP-Gegenvorschlag gaukelt den Stimmbürgern ein so genanntes «Plus» vor, ein Plus zum ZFI, ein Plus, das nicht mehr

als eine Beruhigungsdroge ist. Mit ihrem Plus neben dem ZFI meinte die SVP nämlich immer den technischen Plafond von 350'000 Flugbewegungen und nicht 320'000 Bewegungen, also das Optimum an Bewegungen, das beim heutigen Pistensystem möglich ist; das kann man im Protokoll der KEVU nachsehen. Dieser technische Plafond liegt neuerdings gemäss Christoph Franz (*CEO Swiss*) dank Optimierung sogar zwischen 360'000 und 400'000 Bewegungen. Für die Erhöhung des technischen Plafonds braucht es aber ohnehin eine Volksabstimmung. Die Antwort der Regierung auf unsere Anfrage ([47/2007](#)) lässt durchblicken, dass die Regierung bei Erreichen von 320'000 Bewegungen kaum einen Bewegungsplafond vorschlagen wird, schon gar nicht als Überraschung einen solchen von 320'000 Bewegungen. Die Regierung wird auf ihrem ZFI beharren. Wenn der Kantonsrat demgegenüber aber einen Plafond unter dem technischen Plafond beschliessen möchte, kann er dies einfacher über eine Parlamentarische Initiative, also es braucht den Antrag der Regierung gar nicht.

Nun könnte man voreilig dem vorliegenden CVP-Vorschlag vorwerfen, die Option mit dem Lärmplafond könnte man später auch mit einer Parlamentarischen Initiative einbringen. Ich hörte bereits, der CVP-Vorschlag wäre sogar der ideale Gegenvorschlag zur hängigen Behördeninitiative ([382/2006](#)) mit den acht Stunden Nachtsperrezeit (*Heiterkeit*). Ja die ist nicht vom Tisch, liebe SVP, die kommt noch! Warum also nicht bereits den vernünftigen Vorschlag jetzt als Gegenvorschlag markieren? Denn eines ist für uns sicher nötig, bereits jetzt müssen wir ein Signal gegenüber der Initiative, aber auch gegenüber dem Bund und nicht zuletzt gegenüber Süddeutschland einen Plafond setzen, der auch von weiten Teilen – und ich betone das – von weiten Teilen der Wirtschaft als verantwortbar bezeichnet wurde. Auch der Bund würde diesen unseren Plafond akzeptieren. Die Signale in der Kommission waren eindeutig; dies im Gegensatz zur Initiative. Dieser Plafond würde zudem den Flughafen zu einem dosierten qualitativen Wachstum anhalten; dies dank zum Beispiel differenzierterer Lärmgebühren, die heute nur noch bei 30 Prozent der Flugzeuge erhoben werden. Und die skrupellose – ich sage das ganz bewusst so hart –, die skrupellose Nachfrageorientierung müsste einer verantwortbaren Angebotsorientierung Platz machen. Skrupellos wäre eine Nachfrageorientierung mit einem absehbaren Wachstum auf 450'000 Bewegungen innert weniger Jahrzehnte, nicht zuletzt wegen des CO₂-Ausstosses.

Dass der komplizierte ZFI als Lärmbegrenzungsinstrument wenig taugt, wohl aber als Beobachtungsinstrument, haben wir schon mehrfach dargelegt. Er ist ohne klar erkennbare Massnahmen zahnlos. Der Richtwert könnte allerdings eingehalten werden – das sage ich jetzt als Regionalvertreter –, wenn zum Beispiel alle Südanflüge über den Osten geführt würden. Aber das wäre ein endloses Sankt-Florian-Denken, das ginge ewig so weiter, das wäre nicht die Lösung.

Wir bitten Sie, den Vorschlag der CVP als echten Gegenvorschlag zur harten Initiative zu unterstützen. Der scheinbar schlaumeierische Gegenvorschlag der SVP wird vom Volk früher oder später als billiges Täuschungsmanöver entlarvt werden, und zwar noch vor der Volksabstimmung. Möchte die Wirtschaft tatsächlich dieses Risiko eingehen? Eines ist sicher, wenn heute die harte Volksinitiative und der SVP-Vorschlag unterstützt werden, geht die Geschichte weiter, denn dann bleibt nur ein doppeltes Nein; ein doppeltes Nein, das den Weg ebnen könnte für eine vernünftige Lösung. Ich habe bereits erwähnt, die Behördeninitiative ist auf den Weg gesetzt worden. Ein Gegenvorschlag zur Behördeninitiative wäre auch in Form unseres Gegenvorschlags jetzt schon denkbar. Wir bitten Sie, diesen Vorschlag zu unterstützen.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Das Thema Flughafen betrifft und bewegt immer mehr Menschen in immer weiteren Regionen unseres Kantons. Mit den Mehrheitsbeschlüssen vom Februar liegen nun in der c-Vorlage zwei Extreme auf dem Tisch. Das ist sehr bedauerlich. Nicht das erste Mal hoffen wir nun, endlich den ersehnten Befreiungsschlag forcieren zu können. Es ist alles daran zu setzen, dass wir uns nicht, wie bisher geschehen, statt uns zu befreien, uns immer noch mehr verheddern. Extremstandpunkte in der Flughafenpolitik haben auf beiden Seiten echt keine Chance und Zukunft und verstricken uns nur noch mehr. Sie lassen vernünftige, vom Volk in der grossen Mehrheit anerkannte Kompromisse scheitern und lassen statt dem Aufatmen Frust und Enttäuschung zurück. Dies erklärt, warum nun versucht wird, mit nicht weniger als drei Minderheitsanträgen den Gegenvorschlag annehmbar zu machen.

Der Antrag von Willy Germann, wie er von ihm vorgetragen wurde, wurde von unserer Fraktion bereits bisher unterstützt; dabei bleiben wir. Es ist ein erneuter Versuch, in abgeschwächter Form Nägel mit Köpfen im zahnlosen Gegenvorschlag zu machen. Den Rückkommensantrag der GLP, der noch vorgestellt wird, haben wir bereits in

der letzten Debatte unterstützt. Wir sind der Meinung, auch dies führe dazu, dass wir dem Volk etwas vorführen können, das am Schluss auch «verhebet» und das am Schluss auch das bringt, was das Volk will, und doch nicht zu einschränkend ist.

Im Antrag der SP lauert je nachdem, was in den nächsten zehn Jahren beim Flottenmix und bei den An- und Abflugrouten erreicht oder eben nicht erreicht wird, eine ähnlich unakzeptable Einschränkung des Flughafens wie bei der vorliegenden Initiative. Ich bin aber überzeugt, dass dieser Minderheitsantrag Schub für eine erneute Nordausrichtung des Flughafens mit dem gekröpften Nordanflug bringen würde. Heute Morgen entscheiden wir darüber, welche Bevölkerungskreise wir befriedigen wollen. Wir können dies mit der vorliegenden c-Vorlage nicht tun. Wir müssen uns entscheiden. Ich bin der Meinung, die drei Gegenvorschläge oder, besser gesagt, Ergänzungsanträge von heute Morgen helfen dazu, dass wir den Flughafen nicht übermässig einschränken und andererseits der Bevölkerung ganz klar aufzeigen: Wir sind dafür, dass wir klare, deutliche Zahlen aufweisen, die letztendlich das erreichen, was das Volk will, nämlich eine vernünftige Plafonierung bei 320'000 Bewegungen und sieben Stunden Nachtruhe, so wie es auch die Behördeninitiative will, und uns auch auf diese Meinung einschränken würden. Wenn wir das nur endlich beschliessen würden heute Morgen!

Wir plädieren für diese Anträge. Damit können wir nachher leben.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Ich habe grosses Verständnis für die Nöte und Bedürfnisse der Menschen, die sich vom Fluglärm belästigt fühlen und auch unter dem Fluglärm leiden. Ich teile die Ansicht, dass wir alles unternehmen müssen, um die Lärmbelästigungen einzuschränken. Es ist alles daran zu setzen, dass die Massnahmen zur Verringerung des Quelllärms umgesetzt werden: erstens eine bessere Auslastung der Flotte, zweitens eine Veränderung der Flotte in Richtung grosser Flugzeuge, drittens eine Anpassung der Lärmklassierung, viertens eine Reduktion des Privatverkehrs, fünftens eine Optimierung der An- und Abflugrouten und so weiter. Die gesetzlichen Einflüsse kann unsere Regierung beim Bund geltend machen, da letztlich die Luftfahrt durch den Bund geregelt wird. Und dieser muss sich auch gemäss dem bilateralen Luftverkehrsabkommen mit der EU an die Richtlinien halten, wo auch klar hervorgeht, dass nur ein lärmneutrales Wachstum künftig möglich ist, das heisst: Einfluss auf die CO₂-

Abgabe, Treibstoffpreisbesteuerung und so weiter. Das heisst aber auch ein gesamtheitliches Verkehrskonzept, inklusiv Schiene und Individualverkehr. Es ist uns allen klar, dass unser Kanton, unsere Region den Flughafen braucht. Wir haben mit dem «ZFI plus» eine Kompromisslösung gefunden, die den Schutz der Bevölkerung gewährt, die aber auch die Existenz des Flughafens sichert.

Wir lehnen die Rückkommensanträge der CVP und der SP ab. Grundsätzlich ist die Limitierung der Flugbewegungen kein sinnvolles Mittel zur Begrenzung des Lärms. Eine sinnvolle und wirksame Lärmbegrenzung ist nur dann möglich, wenn alle Faktoren miteinbezogen werden wie Flugbewegungen, Bevölkerungszahl, Flottenmix, An- und Abflugrouten, Nachtflugsperrung und so weiter. Genau das tut nämlich der «ZFI plus». Der «ZFI plus» zählt und limitiert nicht einfach Flugbewegungen, sondern misst und begrenzt die Lärmbelastigung. Also ist die Erreichung der 320'000 Flugbewegungen nur durch ein lärmneutrales Wachstum möglich. Damit ist nämlich die Forderung der CVP in diesem Absatz 4 gesetzlich bereits geregelt und sollte dann in der Verordnung noch präzisiert werden. Der Gegenvorschlag des Kantonsrates zur Volksinitiative sorgt dafür, dass der Regierungsrat die Lärmentwicklung auf Grund dieser Vorgaben kontinuierlich verfolgt und jährlich Bericht an den Kantonsrat erstattet. Dadurch wird die wichtigste Grundlage zur Erfüllung der Forderung von unserer Region, von unserer Gruppe «solidär» auch geschaffen. Eine lärmneutrale Entwicklung lässt sich nur dann anstreben und verwirklichen, wenn die Lärmentwicklung auch bekannt ist. Wird der Richtwert – er liegt 22 Prozent unter der effektiven Belastigung des Jahres 2000 – überschritten, muss der Regierungsrat Massnahmen ergreifen. Darum ist auch die SP mit ihrer Forderung jetzt abzulehnen.

Darüber hinaus schafft der Gegenvorschlag des Kantonsrates eine weitere Sicherung. Wird auf Grund wachsender Nachfrage einmal die Zahl von 320'000 Bewegungen erreicht, muss der Regierungsrat – und zwar frühzeitig, lesen Sie es bitte in der Antwort auf die Anfrage [47/2007](#) – über die weitere Entwicklung des Flughafens dem Kantonsrat einen Antrag unterbreiten. Der Beschluss des Kantonsrates ist referendumsfähig, das heisst im Klartext: Er muss auf jeden Fall zu einer Volksabstimmung gelangen.

Der Gegenvorschlag des Kantonsrates hat einen weiteren grossen Vorteil: Er spielt mit offenen Karten. Wenn wir heute einen festen Plafond ins Gesetz schreiben, macht dies dem Stimmbürger vor, die Grenze sei

verbindlich und ein für allemal richtig. Das widerspricht der politischen Realität. Luftfahrt ist Bundessache. Der Kanton Zürich kann nicht bestimmen, sondern muss verhandeln und überzeugen. Deshalb ist es richtig und weitsichtig, ein flexibles, starkes Instrumentarium zu schaffen, das unsere Position stärkt. Mit dem ZFI und der zwingenden Flughafen-Vorlage bei 320'000 Bewegungen schaffen wir dieses Instrumentarium. Das ist weitaus wirksamer und auch ehrlicher als eine blosser Zahl und ein starrer Auftrag an den Regierungsrat. Das Fazit: Der Flughafen Zürich hat bis zur Erreichung von 320'000 Flugbewegungen Gelegenheit, zu beweisen, dass er die Lärmeinsparpotenziale voll ausnützt.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Der Rückkommensantrag der CVP kommt dem Antrag des Gewerbeverbandes am nächsten. Wir tun uns schwer damit, weil für die Grünen Nachhaltigkeit in der Luftfahrtpolitik nicht nur aus dem Konflikt zwischen Raumplanung und Arbeitsplätzen besteht, die Luftfahrt gehört auch zu den klimaschädlichsten Verkehrsträgern. Trotzdem unterstützen wir den Rückkommensantrag der CVP. Sie beschränkt sich hier auf Fragen des Fluglärms und damit der Raumplanung. Wir können uns sehr gut vorstellen, dass wir in Zukunft – also nicht heute, aber in Zukunft – bei einer Validierung des ZFI verlässliche Instrumente haben, um den Lärm abzubilden.

Martin Mossdorf, der ZFI misst, das glaube ich Ihnen, aber der «ZFI plus» regelt nicht. Und ich glaube Ihnen auch, dass man abstimmen kann, aber ich weiss noch nicht, worüber wir abstimmen werden. Und das ist doch hier die entscheidende Frage. Es braucht im SIL-Prozess vom Bund etwas konstruktivere Beiträge als die simpel gestrickten Argumente aus dem Bundesrat gegen die Plafond-Initiative. Solange der Mammon der Grundsatz des nachfrageorientierten Wachstums der Luftfahrtpolitik des Bundes ist, solange machen Sie uns im Norden und Westen des Kantons zu natürlichen Verbündeten unserer Freunde in den süddeutschen Landkreisen – damit das auch einmal deutsch und deutlich gesagt ist!

Der Antrag der SP gefällt uns wesentlich besser.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Ich spreche nur zum Antrag von Willy Germann.

Die SP-Fraktion will einen klaren und endgültigen Plafond, viele schon bei 250'000 Bewegungen pro Jahr, alle aber sicher bei 320'000. Der ehemalige Mehrheitsantrag der KEVU hätte diese klare Aussage zur Bewegungszahl gehabt und hätte darum für die SP einen gangbaren Weg dargestellt. Das wäre aber auch das äusserste der kompromissbereiten Gefühle gewesen.

Der Antrag von Willy Germann verwässert diese ursprünglich ja eigene CVP-Idee wieder. Man hat beinahe Angst vor dem früheren Mut; so kommt es uns vor. Für uns ist auch nicht klar, wie diese Lärmbeschränkung dann auch funktionieren und praktiziert werden soll. Bewegungen lassen sich zählen. Bei der Lärmmessung ist aber alles viel komplizierter. Wir könnten uns nur vorstellen, dass im klar begrenzten und verbindlichen Rahmen von 320'000 Bewegungen eine stärkere Lärmbeschränkung natürlich angestrebt werden muss. Aber auf den Deal Lärm gegen Flugbewegungen lässt die SP sich nicht ein und wird daher den Antrag von Willy Germann nicht unterstützen. Wir haben schliesslich auch unseren eigenen Antrag von Peter Anderegg.

Thomas Weibel (GLP, Horgen): Auch ich spreche gleichzeitig zu den Abschnitten 3 und 4 und somit zu beiden Anträgen von CVP und SP. Ich werde mich dennoch kurz halten.

Der Antrag von Willy Germann kommt mir vor wie der Streit um des Kaisers Bart oder mit einem andern Bild gesagt: Es spielt keine Rolle, ob das Glas noch halb voll oder schon halb leer ist. Inhaltlich ist er nicht wesentlich anders und somit auch nicht wesentlich besser als unser Ergänzungsantrag.

Anders sieht es aus beim Antrag der SP. Auch wir Grünliberalen haben beim ZFI kritisiert, dass technischer Fortschritt in der Flugzeugflotte, also leisere Flugzeuge, vollumfänglich dem Flughafen zugute kommen. Die lärmgeplagte Bevölkerung profitiert in keiner Art und Weise. Es ist richtig, die Technik hat grosse Fortschritte gemacht. Die aktuelle Flugzeuggeneration ist bereits wesentlich lärmärmer als ältere Modelle. Diese Entwicklung ist aber bei weitem noch nicht abgeschlossen. Ein nächster Technologieschritt steht vor der Tür. Wer dies nicht glauben oder nicht akzeptieren will, den verweise ich an die Lobbyisten von Swiss und anderen, welche den Bundesparlamentariern gegenüber genau diese Aussagen bestätigen. Mit dem Antrag der SP wird geteilt. Sowohl Flughafen als auch Bevölkerung profitieren vom technischen Fortschritt. Das macht Sinn und ist begrüssenswert.

Der ZFI ist aber kein Allerheilmittel. Er ist einseitig nur auf den Lärm ausgelegt. Er berücksichtigt keine weiteren Parameter. Genau das wäre aber anzustreben. Ein Index, welcher umfassend alle Werte, welche die Umwelt beschreiben, berücksichtigt, beispielsweise CO₂ und NO_x-Werte. Das ist aber Zukunft, darauf müssen wir hinarbeiten. Zudem ist der ZFI, wie Robert Brunner bereits ausgeführt hat, ein Controlling-Instrument, nicht ein Steuerungsinstrument; dazu brauchen wir andere Festlegungen. Egal, was wir nun im Paragrafen 3 beschliessen werden, es bleibt unverbindlich. Wenn wir etwas bewirken wollen, wenn wir Verbindlichkeit erzielen wollen, dann müssen Sie nachfolgend meiner Ergänzung zu Paragraf 19 zustimmen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): «Für eine realistische Flughafenpolitik», ein schöner Titel der Volksinitiative, auch gültig für unseren kantonsrätlichen Gegenvorschlag. Die Änderungen der Redaktionskommission sind sprachlich besser, führen aber zu einer weiteren Verschärfung. Der ZFI, als Begrenzung, wird als Begrenzung wahrgenommen oder als begrenzend wahrgenommen. Der ZFI als Grundlage für ein Monitoring und Controlling, das war unser Gedanke. In der früheren Version haben wir das explizit herausgearbeitet, dass es wichtiger ist, den ZFI, den Richtwert einzuhalten, als nur auf die Bewegungszahlen zu achten. Und darum hiess es: Wenn der Richtwert nicht erreicht wird, aber 320'000 Bewegungen erfolgen, dann ist der Antrag der Regierung fällig. Neu nach der Redaktionslesung ist es so, dass unabhängig vom Richtwert bei 320'000 Bewegungen ein Antrag der Regierung fällig ist. Das heisst, es wurde sicher eine Verschärfung hier hineingeschrieben. Wir können damit leben, obwohl es eine Verschärfung ist, weil es heisst «immer bei der Bewegungszahl 320'000» oder man kann es auch als Schwächung des ZFI auslegen, weil es unabhängig des Richtwertes erfolgt. Wie schon gesagt, wir können zustimmen.

Zum Antrag von Willy Germann für den neuen Absatz 3. Es ist immer noch eine Plafonierung, Willy Germann, Sie können es drehen und wenden, wie Sie wollen. Und Sie scheinen mir ein bisschen wie ein Mario Corti vor dem Grounding der CVP. (*Heiterkeit.*) Die Position Deutschlands wurde in der letzten Woche in der Stadt Zürich kontrovers mit König Ledergerber (*Stadtpräsident Elmar Ledergerber*) diskutiert. Die DVO (*Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung*) der Deutschen, die Sperrordnung wurde eigentlich den Be-

triebszeiten des Flugplatzes Dübendorfs abgeschaut und die Spätzeiten wurden so festgelegt an Wochenenden und Feiertagen und vor der Aufnahme des militärischen Betriebs. Tilman Bollacher (*Landrat Kreis Waldshut, Deutschland*) hat klar gesagt, an den Spätzeiten werde nicht gerüttelt. Das heisst, Deutschland wird keinen Schritt von seiner Position abweichen. Was neu ist, ist, dass Deutschland schon von den Bewegungszahlen und den Bewegungsbeschränkungen spricht. Die Bewegungen über Deutschland sollen auf 80'000 beschränkt werden. Deutschland fordert also auch einen Plafond, und ich darf Ihnen mitteilen, dass es heute nicht so ist, dass 80'000 Flugbewegungen über Deutschland abgewickelt werden, es sind mehr als 80'000! Tilman Bollacher hat auch vom Naherholungsgebiet gesprochen und dass der Osten des Flughafens gleich dicht besiedelt sei wie der Norden. Da müsste eigentlich Willy Germann gut aufpassen. Wenn der Osten gleich dicht besiedelt ist wie der Norden, heisst es, dass Deutschland eine Lösung von Ostanflügen vorzieht. Deutschland sagt also «Wenn ihr keine Südanflüge wollt, macht sie doch im Osten!» und so wird es auch sein, wenn man der Initiative zustimmt oder eben dem Antrag von Willy Germann.

Deutschland hat auch gesagt, es sei keine Paketlösung möglich. Wir können also die A98, die 50'000 Tonnen Siedlungsabfälle, die wir hier in der Schweiz für die Deutschen verbrennen oder die Anbindung im Schienenverkehr, wie man sagen könnte «die Elektrifizierung der Strecke vom Bodensee nach München, die die Schweiz für Deutschland bezahlt», das können wir alles vergessen. Deutschland spielt nicht mit! Und das Fazit ist: Wenn wir eine Plafonierung hier im Kanton Zürich beschliessen, wird Deutschland auch begrenzen. Und Deutschland wird dann ganz klar eine neue Bewegungszahl in ihre DVO schreiben und wir haben hier dann das Problem, weil wir plafoniert haben, diese Bewegungen über andere Himmelsrichtungen abzuwickeln. Das heisst, wenn Sie plafonieren, bekommen Sie mehr Südanflüge, bekommen Sie mehr Ostanflüge, weil der Norden dann gesperrt ist. Und ich glaube, das müssen Sie langsam begreifen, dass der Vorschlag von FDP und SVP, der Gegenvorschlag, der einzig richtige Weg ist. Wir plafonieren nicht. Wir wollen auch keine zusätzlichen Süd- und Ostanflüge, sondern wir wollen eine saubere Auflistung, ein Monitoring, Controlling. Es wird fünf bis sieben Jahre gehen, bis der Richtwert erreicht ist oder bis die 320'000 Bewegungen erreicht sind, und dann können wir darüber abstimmen, wie es weiter-

geht. Wir müssen nichts Neues erfinden, wir müssen an dem festhalten, das wir haben, und den Weg zu Ende gehen. Darum rufe ich alle auf: Unterstützen Sie den Gegenvorschlag der ersten Lesung und lehnen Sie alle Anträge, die neu eingereicht wurden, ab!

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Eine Zahl, die nicht verbindlich ist, ist nichts wert. Und sowohl beim Gegenvorschlage «ZFI plus» als auch beim CVP-Vorschlag ist diese Zahl nicht verbindlich. Sie kann geändert werden. Sie kann in drei, in fünf, in zehn Jahren geändert werden, und darum ist sie für die Planung wertlos. Ich möchte Ihnen einfach sagen, es ist sowohl für die Gemeinden wie aber auch für den Flughafen selbst ganz wichtig, dass sie Vorgaben haben, damit sie sich darauf einstellen können, wie ihre Planung laufen soll. Der Flughafen ist am Planen und er braucht diese Planung und diese Vorgaben und er braucht verbindliche Vorgaben. Und die Bevölkerung und die Gemeinden erwarten auch Vorgaben, damit ihre Planung eben nicht in drei, fünf oder zehn Jahren dann wieder Makulatur ist. Es nützt nichts, wenn jetzt irgendwelche Festlegungen gemacht werden, die nachher wieder über den Haufen geworfen werden oder die nichtsnutz sind. Ich bin sehr froh um die Voten der Kollegen Martin Mossdorf und Lorenz Habicher. Sie haben eigentlich gezeigt, worum es geht bei diesem «ZFI plus»: Es geht nur um Vernebelungstaktik, es geht darum, den Leuten Sand in die Augen zu streuen.

Ich habe gehört, der Flughafen wäre gefährdet bei 320'000 Bewegungen. Ist er heute gefährdet? Der Flughafendirektor (*Josef Felder*) hat gesagt, er könnte sogar mit 250'000 Bewegungen einen rentablen Flughafen betreiben, dann ist er mit 320'000 Bewegungen sicher nicht gefährdet. Aber es wäre eine Begrenzung da, ein Ziel. Man wüsste, worauf man die Planung ausrichten muss. Und wenn Lorenz Habicher sagt, die Bürgerlichen könnten sehr gut leben mit diesem «ZFI plus», weil es eben keine Begrenzung hat, dann muss ich sagen: Ja, jetzt ist es auf dem Tisch, man will eben keine verbindlichen Vorgaben haben. Stehen Sie dazu und sagen Sie «Wir wollen ungebremstes Wachstum» und auch jetzt, im Wahlkampf, sagen Sie der Bevölkerung «Wir wollen hier keinen Schutz der Bevölkerung»!

Willy Germann (CVP, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Thomas Hardegger, Sie irren sich. Wir haben im Absatz 3 die Zahl 320'000 Flugbewegungen, und das entspricht dem Mehrheitsantrag auch der

SP. Ich anerkenne, die SP hat sich bewegt, bis sie schliesslich den CVP-Antrag akzeptiert hat. Aber ich sage es nochmals, die 320'000 Flugbewegungen als Plafond werden gesetzt und sind verbindlich. Und erst wenn diese Zahl erreicht ist, gibt es eine Volksabstimmung. Und das Volk kann dann entscheiden: Wollen wir weiter bei diesem Plafond bleiben oder ihn durch einen Lärmplafond ersetzen, wie ihn Bundesrat Moritz Leuenberger auch möchte? Und Lärmplafond heisst nämlich nicht: mehr Lärm gegenüber einem Bewegungsplafond. Das kann durchaus heissen: mehr Flexibilität und vielleicht auch mehr Druck auf den Flughafen, vielleicht sogar mehr Bewegungen zuzulassen, aber nicht mehr Lärm, durch technische Massnahmen und marktwirtschaftliche Massnahmen. Es stimmt, was Martin Mossdorf gesagt hat, Flughafen ist Bundessache, aber auch der ZFI. Aber der ZFI ist schwammiger als unser Antrag, weil der ZFI einen Strauss von Massnahmen in Aussicht stellt. Bis der Bund sich dann bewegt, eine Massnahme zu ergreifen, da spielen dann mehrere Faktoren eine Rolle. Wenn wir im Kanton Zürich einen Plafond setzen, dann gilt das vom Moment der Volksabstimmung ab. Es ist berechenbar, es ist planbar auch für den Flughafen, und der Flughafen – ich sage es nochmals – wird angehalten, kreativ zu sein, qualitatives Wachstum anzustreben. Und 320'000 Bewegungen, das haben wir in der Kommission gehört, lassen für den Flughafen noch Entwicklungsmöglichkeiten zu; dies im Gegensatz zur Volksinitiative.

Ich bitte Sie also, unseren Vorschlag, der mehr Flexibilität, aber trotzdem Sicherheit bringt, zu unterstützen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Nur ganz kurz. Es wurde vorher von Lorenz Habicher die Redaktionskommissionsarbeit ein bisschen in Frage gestellt und gesagt, es sei eine Verschärfung. Ich darf Ihnen sagen, ich war dort als Beobachterin und Auskunftsperson, und ich meine, die Arbeit der Redaktionskommission bestand darin, Klarheit zu schaffen und die doppelte Sicherung, die beabsichtigt war, im Gegenvorschlag deutlich zu machen. Wenn das nicht so ist, dann müsste man nochmals ein Rückkommen auch an die Redaktionskommission stellen.

Zu den drei Anträgen. Wie ich das schon am 6. Februar 2007 hauptsächlich zum Antrag der GLP gesagt habe, das gilt eigentlich auch für die beiden anderen Anträge. Sie wurden nicht in der KEVU beraten.

Es wird eine gewichtige Vorlage sein im Rahmen einer Volksabstimmung. Ich fände es sinnvoll, was auch immer das Resultat ist, dass es wiederum in die Redaktionskommission geht, falls wir einen dieser Anträge aufnehmen werden. Wir wollen in einer Volksabstimmung ja alle einen rechtskräftigen und korrekten Vorschlag präsentieren.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Eigentlich gibt es der bisherigen Argumentation des Regierungsrates nichts mehr beizufügen, sie bleibt so. Ich fasse einfach nochmals kurz zusammen: Die Regierung ist überzeugt, dass der Fluglärmindex mit dem Auftrag, die Entwicklung und die Ursache bezüglich Fluglärm festzustellen, und mit dem Auftrag, alle Möglichkeiten – nicht nur eine, alle Möglichkeiten des Handelns zu analysieren und dem Kantonsrat vorzulegen, der richtige Weg ist, zusammen mit dem Handlungsauftrag bei 320'000 Bewegungen bereits eine Hürde einzubauen. Damit kann der Regierungsrat leben. Der Regierungsrat hat Beschluss gefasst und teilt Ihnen mit, dass der «ZFI plus» dem Anliegen des Regierungsrates ebenfalls entgegenkommt. Es geht darum, sich als Parlament auch ehrlich einzugestehen, dass in der Luftfahrtpolitik eine intensive Zusammenarbeit mit dem für die Luftfahrt zuständigen Bund, mit dem Unternehmen Flughafen Zürich AG, mit dem für die technischen Aufgaben verantwortlichen BAZL (*Bundesamt für Zivilluftfahrt*) und Skyguide, mit den Nachbarkantonen und mit dem Nachbarland Deutschland, mit dem Parlament des Kantons Zürich und dem Regierungsrat nötig ist – Sie sehen also, es sind viele Partner –, dass hier eine Zusammenarbeit nötig ist, um den Bedürfnissen der Bevölkerung, die rund um den Flughafen Zürich wohnt, und den Bedürfnissen der zahlreichen Unternehmen, die als Arbeitgeber für unseren Kanton ebenfalls sehr wichtig sind, entgegenzukommen. Es braucht einen Ausgleich, es braucht eine Balance. Und mit dem Fluglärmindex und der Sicherung einer einfachen Zahl als Plus, findet der Regierungsrat, ist der richtige Weg eingeschlagen. Ich bitte Sie sehr, dem Rechnung zu tragen.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Antrag von Willy Germann zu Absatz 3 mit 138 : 31 Stimmen ab.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Nun kommen wir zu Paragraf 3 Absatz 4. Hier liegen ein Antrag von Peter Anderegg auf rosa Papier und immer noch derjenige von Willy Germann auf blauem Papier vor.

Antrag von Peter Anderegg:

§ 3. ⁴ *Der Regierungsrat legt einen Richtwert zur Begrenzung der Anzahl der vom Flugplan stark gestörter Personen (AsgP) fest. Der Ausgangswert orientiert sich an den Flugbewegungen des Jahres 2000. Dieser Richtwert wird innerhalb von zehn Jahren um 25 Prozent reduziert.*

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Zuerst ein Wort an Kollege Lorenz Habicher: Es gibt keinen einzig richtigen Weg, ich würde mir das nie anmassen. Ich denke, dieser ZFI, wie er jetzt in der Vorlage drinsteht, ist schlicht ein schwammiger Paragraf, darum habe ich diesen Antrag gestellt. Oberstes Ziel des Kantons Zürich ist es, die Zahl der von den lästigen und schädlichen Auswirkungen des Fluglärms betroffenen Einwohner möglichst gering zu halten und zukünftig – hören Sie gut zu! –, zukünftig kontinuierlich zu vermindern. Das ist keine Wahlwerbung der SP, sondern steht im Regierungsratsbeschluss vom 15. September 2004 zur Flughafenspolitik. Es ist daher schlicht logisch, dass wir das auch ins Flughafengesetz schreiben. Der Richtwert soll nicht konstant bleiben, sondern kontinuierlich gesenkt werden. Damit kann auch die Bevölkerung am technischen Fortschritt in der Lärmbekämpfung teilnehmen und nicht nur der Flughafen. Und es gäbe der Bevölkerung Sicherheit, dass es die Regierung ernst meint mit dem Schutz vor Lärm.

«Weshalb basiert der Richtwert von 47'000 Personen, die maximal belästigt werden dürfen, bereits wieder auf 325'000 Bewegungen wie im Rekordjahr 2000?», fragt der Tages-Anzeiger den ZFI-Gremiumsleiter und Akustiker Robert Hofmann. Seine Antwort ist lapidar: «Das ist ein politischer Entscheid des Regierungsrates, der den Ausgangswert festgelegt hat. Wir Akustiker haben nur aufgezeigt, wie man den Index berechnet.» Wir müssen also nicht die wissenschaftliche Basis bezweifeln, sondern den Willen der Regierung. Dass jetzt im Gesetz nur ein fixer Richtwert steht, zeigt, dass der Regierungsrat nicht verstanden hat, worum es in der Lärmbekämpfung geht, sonst hätte er einen tieferen Zielwert definiert, ganz im Sinn seines eigenen Beschlusses vom Jahr 2004. Und hier eine grosse Klammerbemer-

kung: Dieses Unverständnis zeigt übrigens auch die leicht überhebliche Antwort von Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer auf meine Frage in der KEVU betreffend die verschiedenen EMPA-Berichte (*Eidgenössische Materialprüfungsanstalt*), dass der Kommission alle für die Entscheidungsfindung erforderlichen Unterlagen vorgelegt wurden. Die Kommission hat nämlich nur den letzten von vier Berichten bekommen, und das ist meiner Meinung nach zu wenig, weil nämlich nicht die Regierung zu entscheiden hat, wenn wir alle Informationen bekommen haben, sondern die Kommission. Wir wissen jetzt nicht, ob vielleicht in den anderen Berichten etwas zu einem solchen Zielwert gestanden hätte, und die Vermutung liegt daher sehr nahe, dass die Volkswirtschaftsdirektion nicht an einem Gegenvorschlag interessiert ist. Klammer geschlossen.

Um eine der Fragen zu beantworten: Ja, ein solcher Zielwert hat Auswirkungen auf den Betrieb des Flughafens. Es ist aber kein zusätzlicher plumper Plafonierungsversuch, weil die Flugbewegungen nur einen von fünf Eckwerten darstellen. Wer den Lärmindex studiert hat, weiss, dass der Richtwert durch die fünf Eckwerte Flugbewegungen, Nachtsperre, Bevölkerungszahl, Flottenmix und An- und Abflugrouten bestimmt wird. Diese Grössen tragen in unterschiedlicher Wirkung zur Veränderung des Richtwertes bei. Eine 25-prozentige Senkung des Startwertes innerhalb von zehn Jahren ist durchaus realistisch. Statt der heute 47'000 Betroffenen sollen es in zehn Jahren noch 35'000 sein. Es liegt nicht an der Wissenschaft, es liegt nicht an der Technik, es liegt ausschliesslich am politischen Willen der Regierung, der Volkswirtschaftsdirektion und letztlich jetzt natürlich auch an diesem Kantonsrat, den Schutz der Bevölkerung vor Lärm ernst zu nehmen, wenigstens beim Lärm! Mit diesem Zusatz in Paragraf 3 bezüglich eines Zielwertes würden Sie das tun, auch nach den Wahlen.

Stimmen Sie daher meinem Antrag zu! Vielen Dank.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Das Wort hat Willy Germann. Sie haben Ihren Antrag zwar schon begründet. Wünschen Sie das Wort noch mal?

Willy Germann (CVP, Winterthur): Absatz 3 und 4 bei meinem Antrag hängen eng zusammen. Absatz 3 wurde abgelehnt. Das ist die Ba-

sis für Absatz 4, also macht es keinen Sinn mehr, wenn Sie nochmals über Absatz 4 abstimmen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Heisst das, Willy Germann, dass Sie Ihren Antrag zu Absatz 4 zurückgezogen haben. (*Willy Germann nickt.*) Der Antrag von Willy Germann zu Absatz 4 ist obsolet und wurde zurückgezogen. Wird das Wort zum Antrag von Peter Anderegg noch gewünscht?

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Wir haben gehört, die Regierung ist überzeugt, dass der ZFI nötig ist. Die Hürde von 320'000 Bewegungen kann genommen werden und die Regierung kann mit dem «ZFI plus» leben. Natürlich ist es ein politischer Wille, Peter Anderegg. Die Regierung ist auch politisch zusammengesetzt. Es sind mehrere Frauen darin vertreten. (*Heiterkeit.*) Es sind zwei Mitglieder der SP, zwei Mitglieder der FDP, ein Mitglied der SVP, ein Mitglied der CVP und ein Mitglied der Grünliberalen Partei darin vertreten. Es ist also so, dass wir den politischen Willen Ihrer Parteigenossinnen und -genossen auch respektieren, und der Regierungsrat macht das richtig so. Er schaut für alle im Kanton Zürich und er hat gesehen, dass es einen gangbaren Weg nur gibt, wenn man pragmatisch vorgeht mit einem ZFI als Controlling und Monitoring und danach mit einer Abstimmung bei 320'000 Bewegungen. Das ist der Weg, den hier drin die FDP und die SVP beschritten haben, zuerst als Minderheitsantrag aus der KEVU, danach als Mehrheitsantrag hier als Gegenvorschlag. Und diesen Weg müssen wir zusammen gehen.

Zur Präsidentin der KEVU, Sabine Ziegler, nur kurz: Ob man sagt «entweder oder erreicht», also der Richtwert oder die Bewegungszahl, oder ob man sagt «immer bei einem bestimmten Wert», ist ein Unterschied. Und das ist eine Verschärfung. Aber ich habe in meinem ersten Votum auch gesagt, wir können leben damit. Es ist eine gute Lösung. Wir schliessen uns also dem politischen Willen der Regierung an und sagen Ja zum «ZFI plus».

Peter Anderegg (SP, Dübendorf) spricht zum zweiten Mal: Kollege Lorenz Habicher, nochmals kurz dazu: Ich habe ganz bewusst gesagt, das sei ein politischer Entscheid. Aber dann bemühen Sie bitte nicht

14530

die Wissenschaft und die Technik! Die haben ihren Job getan, aber die Regierung nicht.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Antrag von Peter Anderegg mit 99 : 68 Stimmen ab.

§ 3

Abs. 5 und 6

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wir kommen noch zum Antrag von Thomas Weibel zu Paragraf 19 des Gesetzes über den Flughafen Zürich.

§ 19

Antrag Thomas Weibel:

§ 19 (*Weisungsrecht des Staates*)

¹ *Für Beschlüsse des Verwaltungsrates, welche Gesuche an den Bund über Änderungen der Lage und Länge der Pisten, Gesuche um Änderungen des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung und welche die Vorgaben gemäss § 3 Abs. 3 und 5 betreffen, erteilt der Regierungsrat der Staatsvertretung im Verwaltungsrat Weisungen.*

² *Weisungen betreffend die Zustimmung zu Gesuchen an den Bund über die Änderung der Lage und Länge der Pisten und die Vorgaben gemäss § 3 Abs. 5 genehmigt der Kantonsrat in Form des referendumsfähigen Beschlusses.*

Thomas Weibel (GLP, Horgen): Ich erinnere daran, dass Parteikollege Thomas Maier seinen Antrag zu Paragraf 19 am 5. Februar 2007 in der ersten Lesung der Vorlage 4203 zurückgezogen hat. Wir mussten zuerst mit juristischer Unterstützung die Formulierung an den modifizierten Paragrafen 3 anpassen. Die Stossrichtung des zurückgezogenen Antrags war identisch mit dem nun vorliegenden. Die Ergänzung

mit den fett gedruckten Worten integriert, so weit notwendig, die in Paragraf 3 vorgenommenen Regelungen in den Paragrafen 19. Der Kanton Zürich soll seine Position als Aktionär wahrnehmen und die Interessen der Bevölkerung im Verwaltungsrat vertreten. Das heisst, das in Paragraf 19 verankerte Weisungsrecht des Kantons an die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG muss auch für Veränderungen des Bewegungsplafonds und die Nachtruhe gelten. Damit werden diese ebenso verbindlich geregelt wie die Vorgaben über die Veränderungen am Pistensystem. Zwar könnte man argumentieren, der Regierungsrat werde von sich aus solche Weisungen erteilen, wenn ein Fall von Paragraf 3 Absatz 3 oder Absatz 5 eingetreten ist. Findige Juristen könnten sich indessen später auf den Standpunkt stellen, der nicht angepasste Paragraf 19 zähle die Fälle, in welchen obligatorisch Weisungen zu erteilen seien, abschliessend auf. Damit gebe es zur Verwirklichung von Paragraf 3 Absatz 3 und 5 gerade keine Weisungspflicht.

Um solche Auslegungsschwierigkeiten zu vermeiden, beantrage ich, Paragraf 19 zu ergänzen. Nur mit dieser vorgeschlagenen Ergänzung machen wir Nägel mit Köpfen. Wer dem Antrag nicht zustimmt, akzeptiert die Unverbindlichkeit der Festlegung. Gleichzeitig stehen Sie damit für ein unkontrolliertes Wachstum des Flugbetriebes ein, dessen müssen sich insbesondere Vertreterinnen und Vertreter der Flughafen-gemeinden bewusst sein. Es wird argumentiert, ein Weisungsrecht sei rechtlich nicht zulässig. Genau das sagt im Hinblick auf die Pistenveränderung auch mein Parteikollege Martin Bäumle. Die Regierung argumentierte damals mit einem Gutachten im Rücken, das nie veröffentlicht worden ist. Die Regierung argumentierte als dagegen und die Parlamentsmehrheit nahm den Passus ins Gesetz auf. Auch diese Änderung am Gesetz wurde nachträglich beschlossen. Für mich ist deshalb nicht einsehbar, weshalb man die von mir beantragte Ergänzung rechtlich anders beurteilen sollte als die Situation der Pistenveränderung. Ich befürchte jedoch, dass SVP und FDP die Festlegungen in Paragraf 3 nur als Feigenblatt im Wahljahr brauchen. Nach den Wahlen werden sie froh sein, nichts Verbindliches festgelegt zu haben. Heute beschliessen sie den «ZFI plus», stärken damit Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer den Rücken. Mit der Zahl von 320'000 Flugbewegungen haben sie etwas, das der Plafonierung ähnlich sieht. Insgesamt ist es jedoch nicht mehr als ein Placebo. Wirkung wird die

Festsetzung in Paragraf 3 nicht erzielen ohne die Ergänzung in Paragraf 19.

Unterstützen Sie deshalb meinen Antrag.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Mit dieser Erweiterung des Paragrafen 19 des Flughafengesetzes wird die Idee des Antrags «ZFI plus» eigentlich nur konsequent weitergedacht und juristisch abgesichert. Das Weisungsrecht des Kantons Zürich soll auch für neue Vorgaben, die Massnahmen zu Bewegungszahl und Nachtruhe beinhalten könnten, gelten. Da diese Beschlüsse vom Kantonsrat genehmigt werden müssen – wir haben es schon gehört – und dem fakultativen Referendum unterstehen, stellt dies eine Erweiterung der parlamentarischen, aber auch der Volksrechte dar, was die SP-Fraktion klar begrüsst. Wir werden darum dem Antrag der Grünliberalen zustimmen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Aus meiner Sicht setzt der Rückkommensantrag der GLP voraus, dass sich zur Umsetzung des erweiterten Weisungsrechtes die Generalversammlung der Flughafen Zürich AG eine Selbstbeschränkung verordnet. Wir können nicht nur einfach davon ausgehen, dass die öffentliche Hand und ihre Anstalten, als da wären Kanton, Gemeinden, Kantonbank, Beamtenversicherungskasse et cetera, die Stimmenmehrheit an der Generalversammlung haben. Weit davon entfernt dürfte sie aber nicht sein, weshalb die Umsetzung mit anderen vernünftigen Aktionären nicht völlig unrealistisch ist. Wir unterstützen auch diesen Antrag.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Antrag von Thomas Weibel mit 90 : 85 Stimmen ab.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wir kommen nun zur Schlussabstimmung zum Gegenvorschlag.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Nachdem wir jetzt noch einmal sehr lange um diesen Gegenvorschlag gerungen und diskutiert haben, muss ich Ihnen mitteilen, dass die SP-Fraktion diesen «ZFI plus» ablehnen wird. Die SP-Fraktion hat in den vergangenen Beratungen um

diese Flughafenfragen sehr viel Kompromissbereitschaft gezeigt. Wir haben am Anfang die Behördeninitiative unterstützt und gesagt «Das wäre ein Konsens, der breit getragen würde». Wir sind nachher auf den Mehrheitsantrag der Kommission eingestiegen und haben gesagt «Ja gut, das ist nicht so viel wie die Behördeninitiative (382/2006), aber auch damit könnten wir uns noch abfinden». Dann sind heute nochmals Verbesserungen für den «ZFI plus» mit dieser Reduktion der betroffenen Bevölkerung von uns eingebracht worden, wieder ein Kompromissantrag und der ist wieder abgelehnt worden. Ihr Mehrheitsantrag, wie er jetzt vorliegt, ist eine Lösung, muss ich Ihnen sagen, die noch nicht ausgearbeitet ist, deren Wirkung noch gar nicht bestimmbar ist und die darum noch keine wirkliche Aussage über ein Entwicklungsziel oder die Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens macht. Das bedeutet, dass weiterhin die Planung in Varianten passieren muss. Man weiss nämlich nicht, ob dann eine Volksabstimmung in fünf oder zehn Jahren plötzlich wieder alles auf den Kopf stellen wird. Die Bevölkerung und die Gemeinden werden nach wie vor keine Rechtssicherheit haben, weil ja eine drohende Abstimmung alles wieder drehen könnte. Und die Gemeinden um den Flughafen, die belasteten Gemeinden werden weiterhin in ihrer Planung blockiert bleiben. Und Sie werden sich den Vorwurf machen lassen müssen, dass Sie versucht haben, die Bevölkerung und die Gemeinden zu täuschen, denn es wird immer eine Variante im Raum stehen, die nichts aussagt.

Was mich sehr, sehr unzufrieden macht, ist die Haltung der bürgerlichen Politiker, die jahrelang für diese Behördeninitiative oder für die Ziele dieser Behördeninitiative eingetreten sind und jetzt davon abrücken. Und es hat hier im Rat Vertreterinnen und Vertreter von Gemeinden, die die Behördeninitiative eigenhändig unterschrieben haben. Sie haben sie als Beschluss ihres Gemeinderates abgeschickt und stehen jetzt nicht mehr zu dieser Initiative. Sind das Volksvertreterinnen oder Volksvertreter? Wem sind Sie verpflichtet? Ist Ihnen bewusst, was für ein Signal Sie an die Bevölkerung aussenden, wenn Sie zuerst das eine versprechen und dann das andere beschliessen?

Es wurde heute schon einmal Bezug genommen auf die Aussage von Bundesrat Moritz Leuenberger. Er hat ja zwei Kernaussagen gemacht und die sind doch sehr aufschlussreich. Die eine Kernaussage ist nämlich: Der Kanton Zürich kann darüber bestimmen, er kann Volksabstimmungen durchführen, und diese Volksabstimmungen werden gültig sein. Und das werden Aussagen und Stellungnahmen der Zürcher

Bevölkerung sein, die in Bern oben gehört werden. Die zweite ist dann die Aussage – eine Relativierung –, dass die juristische Verpflichtung des Bundes hier zu diesem Abstimmungsergebnis dann eben nicht gegeben ist. Aber auch Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer betont immer, dass der Kanton Zürich ein Gewicht hat und dass der Kanton Zürich sein Gewicht einbringen will. Und über ein Abstimmungsergebnis der Zürcher Bevölkerung kann weder die Volkswirtschaftsdirektorin noch der Bundesrat einfach so darüber hinweggehen. Also der Bund wünscht eine Aussage und er wünscht eine verbindliche Aussage und nicht eine Variante.

Wir hätten uns gerne einen verbindlichen Gegenvorschlag gewünscht und hatten auch gehofft, dass die Initianten dann allenfalls über den Rückzug ihrer Initiative mit sich reden lassen würden; das ist jetzt alles nicht mehr möglich. Nach so vielen Angeboten, die nicht berücksichtigt wurden, ist für uns einzig noch die Ablehnung möglich. Auf jeden Fall hat das nichts mehr mit unseren Lösungsansätzen zu tun. Viele konsensbereite Leute, die sich engagiert haben auch für die Behördeninitiative, werden sich jetzt fragen müssen: Unterstütze ich jetzt vorbehaltlos die Initiative? Haben Sie das gewollt oder haben Sie sogar damit spekuliert, dass Sie so den «ZFI plus» loben, dass es dann zu einem zweifachen Nein kommt? Dann hätten Sie aber die Bevölkerung ein zweites Mal hinters Licht geführt. Verstehen Sie das unter Einsatz für Ihre Wählerinnen und Wähler? Das müssen Sie dann aber mit Ihrer Wählerschaft selber ausmachen.

Lucius Dürri (CVP, Zürich): Die CVP hat von Anfang an die Volksinitiative abgelehnt, sie als brandgefährlich bezeichnet und ist überzeugt, dass damit der Flughafen mehr oder weniger ruiniert würde, etwas, was der Wirtschaftskanton Zürich sich nicht leisten kann und will. Wir haben auch als erste Partei klar gesagt, dass dieser Initiative ein adäquater Gegenvorschlag entgegengesetzt werden muss. Adäquat heisst: klare, vergleichbare Zahlen in Form einer Beschränkung von 320'000 Flugbewegungen und die sieben Nachtstunden. Wir waren überzeugt, dass dieser Vorschlag beim Volk Anerkennung finden und damit die Initiative abgelehnt würde. Leider ist die Ausgangslage nun eine andere.

Dieser Vorschlag, der in der KEVU noch mehrheitsfähig war, wurde im Rat – wenn auch knapp – abgelehnt und stattdessen wurde ihm ein anderer Gegenvorschlag gegenübergestellt, der von uns nicht unter-

stützt werden kann. Er ist nicht klar. Niemand weiss genau, wer was wann dann machen wird, zu welchem Zeitpunkt und welches dann die Auswirkungen wären. Und juristisch ist dieser so genannte Gegenvorschlag nach wie vor fragwürdig. Ich bin nicht sicher, ob dieser Gegenvorschlag vor einem Gericht überhaupt standhalten würde. So etwas kann man dem Volk nicht unterbreiten. Damit laufen wir aber auch Gefahr, dass die Initiative, die wirklich gefährlich ist, wiederum Auftrieb erhält, und es wird notwendig sein, im Abstimmungskampf dem Volk zu unterbreiten, dass diese Initiative nun wirklich, trotz mangelhaftem Gegenvorschlag, abgelehnt werden muss. Ich bin aber überzeugt, dass selbst wenn heute dieses Kapitel Gegenvorschlag abgeschlossen wird, das Buch der Flughafenpolitik weiterhin offen bleibt; dafür sprechen ja diverse Vorstösse, die im Raum sind.

Die CVP wird deshalb, aus dieser Konsequenz klar und eindeutig die Initiative ablehnen, ebenso aber auch den Gegenvorschlag von FDP und SVP, der im Rat obsiegte. Das heisst für uns zweimal Nein. Ich bitte Sie, ein Gleiches zu tun.

Martin Moscard (FDP, Bülach): Ich möchte eigentlich nicht alles wiederholen, da mir ja sowieso die Worte im Mund verdreht werden. Ich möchte Ihnen mitteilen, dass wir ganz sicher die Volksinitiative ablehnen und den «ZFI plus» als gut schweizerische Kompromisslösung unterstützen. Es ist eine Verbesserung gegenüber der Behördeninitiative, insbesondere, wenn ich an die Nachtflugsperrung denke. Ich glaube auch, dass wir mit dem «ZFI plus» – und da hoffe ich auf die grosse Unterstützung der Regierung – wieder das Vertrauen in der Bevölkerung zum Flughafen gewinnen werden. Danke.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Das Nein zur Volksinitiative «Für eine vernünftige Flughafenpolitik» von 250'000 Bewegungen und neun Stunden Nachtruhe wird von der EVP-Fraktion mit einer Ausnahme, glaube ich, nicht unterstützt. Der Gegenvorschlag, den dieser Rat beschlossen hat, der 320'000 Flugbewegungen und sieben Stunden Nachtruhe vorsieht und mit dem ZFI angereichert wurde, findet ebenfalls nicht unsere Unterstützung. Der ZFI ist grundsätzlich ein taugliches Instrument, das haben wir mehrmals gesagt, um eine mögliche Suche nach Indikatoren zu finden und auszutesten. Aber selbst die Swiss weiss nicht, was damit geschehen soll und was die Auswirkungen sind. Da habe ich auch mit namhaften Leuten gesprochen. Ich bin

klar der Meinung, dass der ZFI neben klaren Eckwerten hätte eingesetzt werden können – neben den bestehenden Instrumenten – und man hätte das austesten können in den nächsten Jahren. Und wenn dann die Ergebnisse positiv wären, dann wäre es möglich gewesen, ein internationales Instrument einzuführen, das auch Akzeptanz in der allgemeinen Flugaviatik und in der allgemeinen Flughafenpolitik in Europa gefunden hätte. So aber wissen Sie nicht, wissen wir nicht, was wir uns einhandeln, wenn wir Ja sagen dazu. Das Volk, auch die Behörden und der Flughafen, da bin ich überzeugt, wollen diesen ZFI, wollen diesen schwammigen Gegenvorschlag nicht. Er ist auch nicht klar für die Leute, weil er keine klaren Eckwerte setzt. Das Unbefriedigende hätten wir ersetzt haben wollen durch klare Normen, 320'000 Flugbewegungen und sieben Stunden Nachtruhe; das wäre klar nachvollziehbar gewesen. Sie haben das abgelehnt und zwingen auch uns, entsprechend beides abzulehnen. Wir wissen, was das als Folge für diese Abstimmung hier bedeutet, dass Sie mit Ihrem Gegenvorschlag die Mehrheit haben werden. Aber wir sind nicht mitschuldig, wenn dann am Schluss in der Volksabstimmung Ihr – ich sage jetzt nicht Käse –, aber Ihr Gegenvorschlag abgelehnt wird. Danke.

Martin Arnold (SVP, Oberrieden): Die Beratung des Gegenvorschlags ist nun abgeschlossen. Er ist ausgewogen und nimmt sowohl die Interessen der Wirtschaft, aber auch die berechtigten Interessen der Bevölkerung rund um den Flughafen ernst. Er setzt den Hebel am richtigen Ort an und gibt uns ein Instrument in die Hand, das den Lärm begrenzt, statt der Bevölkerung mit einer Bewegungsbegrenzung Sand in die Augen zu streuen.

Peter Anderegg, wir stimmen heute nicht über die Behördeninitiative ab. Wir stimmen ab über einen Gegenvorschlag zu einer Volksinitiative, die nicht aus unseren Reihen lanciert wurde. Und betreffend Klarheit würde ich gerne von den Leuten hören, die für eine Plafonierung bei einer anderen Zahl sind, eine starre Plafonierung, wie sie die dann umsetzen möchten; so viel zur Klarheit.

Unsere Fraktion wird geschlossen für den «ZFI plus», der ein ausgewogenes Instrument, ein Kontrollinstrument bedeutet, mit dem wir in Zukunft arbeiten können, die Stimme geben und diesen zum Gegenvorschlag machen. Ich danke Ihnen für Ihr Interesse.

Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden): Sie wissen es, seit Jahren streiten wir um Flugrouten und Anzahl Flugbewegungen, seit Jahren feilschen wir um Nachtruhestunden, seit Jahren warten wir auf einen brauchbaren Vorschlag des Regierungsrates zur Lösung des Fluglärmstreites. Und nach all diesen Jahren hat sich jetzt doch eigentlich fast ein Kompromiss durchgerungen, weil nämlich auch die bürgerlichen Kreise, bürgerliche Gemeinderäte und Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten gemerkt haben, dass es auf dem Flughafen Kloten ohne eine Beschränkung nicht mehr geht. Darum haben ja auch 69 Gemeinden eine Behördeninitiative (195/2006) eingereicht, welche eine Bewegungsbeschränkung bei 320'000 Bewegungen verlangt. Wir Grünen allerdings setzen immer noch auf die Volksinitiative mit 250'000 Flugbewegungen und neun Stunden Nachtruhe, weil wir eben überzeugt sind, dass das Problem des Fluglärms nur mit dieser Anzahl gelöst werden kann. Aber auch die Grünen haben sich bewegt und wir haben alle Bestrebungen um eine Begrenzung bei 320'000 unterstützt, weil wir überzeugt sind, dass diese Begrenzung besser ist als gar keine und weil sie ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung ist und ein wichtiges Signal für die Regierung.

Sie aber, meine Damen und Herren auf der rechten Seite, wollen nun diesen mühsamen Kompromiss nicht mittragen. Sie tun alles, um diesen Kompromiss aufzuweichen mit Ihrem «ZFI plus». Sie glauben an den «ZFI plus» mit seinen sehr undurchsichtigen Massnahmen beim Überschreiten der Anzahl stark gestörter Menschen. Sie, meine Kolleginnen und Kollegen im Zürcher Unterland, glauben, dass unsere Gegend dann nicht so stark betroffen sein wird. Und ich glaube eben, dass das Zürcher Unterland gerade das Gebiet sein könnte, das am meisten von diesen undurchsichtigen Massnahmen und diesem ZFI betroffen sein könnte. Ich glaube einfach, dass das Zürcher Unterland ganz die Flugschneise werden könnte. Und dann, muss ich sagen, sind Sie schuld an diesem Zustand! Ich begreife nicht, dass Sie Ihre Bevölkerung in diesem Saal so schlecht vertreten wollen. Ich bitte Sie, diesen Entscheid nochmals zu überlegen.

Wir sind sicher für die Initiative mit 250'000 Flugbewegungen, nach wie vor, und lehnen den Gegenvorschlag ab.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Nur noch eine kleine Replik an Martin Mossdorf. Sie haben von einem Kompromiss gesprochen. Das kann möglicherweise ein Kompromiss der FDP von Bülach und

Dielsdorf mit dem Rest der FDP des Kantons sein, aber das ist eine kleine Welt. Und wenn Sie schauen, wie jetzt beispielsweise im NZZ-Blog Ihr Pilotenkandidat aus Andelfingen den «Straight» (*Geradeausflug*) predigt, dann bin ich gespannt, wie Ihr Kompromiss nach den Wahlen aussieht. Die nächste und meines Erachtens gewichtige Debatte werden wir dann zum Teilrichtplan Verkehr führen, Objektblatt Flughafen, und ich hoffe, dass den Unterländer Kantonsräten aus SVP und FDP bis dann das Rückgrat wieder etwas nachgewachsen ist.

Thomas Weibel (GLP, Horgen): In einem früheren Votum habe ich die Kommission aufgefordert, einen echten Gegenvorschlag auszuarbeiten. Lorenz Habicher hat mich seinerzeit gemassregelt, das stünde mir gar nicht zu. Dennoch war ich positiv überrascht und erfreut, als der Mehrheitsantrag der KEVU publiziert wurde. Leider ist das Geschichte. Dieser Mehrheitsantrag wurde in der Zwischenzeit, wie wir wissen, von der SVP und der FDP gekippt. Dem Kompromiss wurde eine Abfuhr erteilt. Zusätzlich eingebrachte Verbesserungsvorschläge wurden von diesen beiden Parteien konsequent abgelehnt. Was nun beschlossen worden ist, ist kein echter Gegenvorschlag zur Volksinitiative. Es ist auch nichts Ausgewogenes, Martin Arnold, es ist schlichtweg unverbindlich. Deshalb lehne ich in der Schlussabstimmung diesen Gegenvorschlag ab, wie ich auch die Initiative selber persönlich nicht unterstützen werde.

Werner Bosshard (SVP, Rümlang): Nachdem ja unser Ratskollege Thomas Hardegger vor zehn Minuten explizit von mir gesprochen hat – ich habe es jedenfalls gemerkt, die ändern vielleicht nicht – muss ich mich doch noch zu Wort melden. Ich gebe zu, ich habe damals als Gemeindepräsident von Rümlang diese Behördeninitiative unterschrieben. Viele von Ihnen wissen, wie Gemeinderäte, wie Regierungsräte funktionieren als Kollegialbehörde. Trotzdem unterstütze ich heute den «ZFI plus» und vermisse kein Rückgrat, lieber Robert Brunner. Die Bevölkerung auch in den flughafennahen Gemeinden ist nämlich nicht homogen zusammengesetzt. Sie ist heterogen. Und jene, die den Flughafen immer ins Pfefferland wünschen, machen am meisten Lärm. Und alle ändern, die mit dem Flughafen gut leben können und die auch mit dem «ZFI plus» gut leben können, machen eben keinen Lärm. Darum wird das so selektiv wahrgenommen und darum wird uns bürgerlichen Unterländer Kantonsräten immer vorgehalten,

wir würden die Bevölkerung nicht vertreten. Wir vertreten die Bevölkerung, wir vertreten aber auch jene, die nicht immer «Fluglärm! Fluglärm!» rufen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 74 Stimmen, dem Gegenvorschlag gemäss Vorlage 4203c zuzustimmen.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Beim ersten Mal waren es 85 Stimmen. Ich denke mir, es wurde falsch gezählt, und bitte um Nachzählung. Danke.

Ernst Brunner (Illnau-Effretikon): Ich möchte nur auf unser Reglement hinweisen. Das sagt nicht einfach «Es ist falsch gezählt worden», sondern es wird verlangt zu sagen, in welchem Sektor falsch gezählt worden ist. Und dann wird in jedem Sektor nochmals nachgezählt. Das ist das bestehende Reglement und wenn es Ihnen nicht passt, dann müssen Sie sich halt dagegen wehren.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Im Sektor 1 sind verschiedene Leute nicht aufgestanden, was dieses Resultat möglicherweise erklärt. Wünscht Peter Reinhard nochmals das Wort?

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Ja, ich bitte um Nachzählung, weil ich das nicht gesehen habe und gemeint habe, beim letzten Mal sei es (*Grosse Unruhe im Saal. Das Ende des Satzes geht im Lärm unter.*) Darum bitte ich um Nachzählung. Sie können das ablehnen, wenn Sie wollen. Das ändert nichts an der Tatsache, dass ich den Antrag stelle.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich habe Sie leider im allgemeinen Lärm nicht verstanden. Ich wäre froh, wenn Sie mir, falls Sie einen Antrag gestellt haben, diesen bei mir deponieren.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Lieber Peter Reinhard, Sie können ja nicht gut in unseren Sektor sehen, aber ich kann bestätigen, dass nicht alle ein zweimal Nein zur Volksinitiative und zum Gegenvorschlag

einlegen werden. Deshalb ist dieses Resultat meiner Ansicht nach ziemlich plausibel.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Dann nehme ich das so zur Kenntnis und ziehe den Antrag zurück.

Die Beratung der Traktanden 3 und 4 wird unterbrochen.

Erklärung der SP-Fraktion betreffend zehn Jahre UNO-Kinderrechtskonvention in der Schweiz

Cécile Krebs (SP, Winterthur): Die Schweiz trat der Kinderrechtskonvention am 26. März 1997 bei. Dadurch verpflichtete sie sich, die Rechte bei Kindern und Eltern bekannt zu machen. Denn für die Umsetzung der Kinderrechte sind wir alle verantwortlich. Auf den ersten Blick fehlt es den Kindern in der Schweiz an nichts. Tatsächlich hat jedoch nicht jedes Kind die gleiche Chance, beispielsweise das Recht auf umfassende Bildung einzulösen. Auch das Recht eines jeden Kindes, seine Mutter und seinen Vater regelmässig zu sehen, ist in der Schweiz nicht für alle Kinder verwirklicht.

Am heutigen Tag feiert das Netzwerk Kinderrechte Schweiz, unterstützt vom Bundesamt für Sozialversicherung, dieses Jubiläum zusammen mit Kindern und Jugendlichen aus der ganzen Schweiz in Bern. Um das Thema der Kinderrechte ins Bewusstsein der ganzen Bevölkerung zu rücken, werden heute Schülerinnen und Schüler aus allen 26 Kantonen ihre Visionen zu einem Kinderrecht formulieren. Dazu sind drei Steinplatten auf dem Platz vor dem Bundeshaus platziert. Sie stellen die drei Aspekte der Kinderrechtskonvention dar. Jetzt bitte ich um etwas Aufmerksamkeit, damit Sie überhaupt wissen, was dort steht: Schutz, Förderung und Mitwirkung. (*Der Geräuschpegel im Saal ist sehr hoch.*) Die SP fordert, dass die UNO-Kinderrechtskonvention in allen Bereichen umgesetzt und auch angewendet wird. Ich danke Ihnen.

Erklärung der SVP-Fraktion zu einem Artikel des Tages-Anzeigers betreffend Kosten für Personalwechsel in der Volkswirtschaftsdirektion

Alfred Heer (SVP, Zürich): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der SVP mit dem Titel «Bürger in die Irre geleitet». Mit diesem Titel hat der Tages-Anzeiger von heute seinen Kommentar übertitelt. Sie werden staunen, wir stimmen dem Tages-Anzeiger vollumfänglich zu. Tatsächlich leitet diese Zeitung seit Tagen die Bürger mit tendenziösen und einseitigen Berichterstattungen gegen die SVP in die Irre. Wir wollen die Artikel hier im Einzelnen nicht nennen, da dies den Umfang einer Fraktionserklärung sprengen würde. Der Artikel ist eine Anreihung von Behauptungen, Auslassung von Fakten der regierungsrätlichen Antwort auf Anfrage 326/2006 und dem Zitieren von angeblichen ehemaligen Angestellten. Aus der Antwort auf diese Anfrage geht ganz klar hervor, dass die GPK (*Geschäftsprüfungskommission*) detaillierte Angaben in Wahrnehmung ihrer Aufsichtsfunktion einholen lassen kann.

Die SVP und Regierungsrätin Rita Fuhrer haben alles Interesse daran, dass die GPK diese Arbeit endlich zügig an die Hand nimmt und Zahlen über alle Direktionen bezüglich Personalwechsel und Kosten noch vor den Wahlen präsentiert. Alles andere ist tatsächlich eine Irreführung der Bürger durch den Tages-Anzeiger, indem Behauptungen in den Raum gestellt werden, welche nicht mehr vor den Wahlen richtiggestellt werden können. Die SVP will vollumfängliche Aufklärung durch die GPK und endlich Klarheit über alle Direktionen und alle Personalwechsel. Wir sind für vollumfängliche Transparenz und gegen hinterhältige Rufmordkampagnen mittels zusammengezimmerter Zeitungsartikel einer angeblich unabhängigen Zeitung. Gleichzeitig bitten wir die GPK vollumfänglich um Aufklärung darüber, ob die Erkrankung und Ersetzung von Beatrice Breitenmoser als Chefin des Amtes für Justizvollzug auch auf das Arbeitsumfeld zurückzuführen ist. Wir freuen uns auf eine Beantwortung all dieser Fragen und Information der Öffentlichkeit durch die GPK, falls immer möglich noch vor den Wahlen, damit der Bürger tatsächlich nicht in die Irre geleitet wird.

Dieser wurde durch den Tages-Anzeiger im Zusammenhang mit den Kosten für externe Berater bereits einmal in die Irre geführt. Mit fetten Lettern wurde damals Rita Fuhrer beschuldigt, Unsummen an Geld für Berater auszugeben. In ganz kleinen Buchstaben kam dann die Antwort auf Anfrage 340/2006, in welcher man kleinlaut zugeben musste, dass die Volkswirtschaftsdirektion im Vergleich zu den andern Direktionen kleine Beratungskosten aufweise. Ich kann nur zusammenfas-

sen für den Tages-Anzeiger: Verleumdung musst du frech betreiben, es wird schon etwas haften bleiben! Besten Dank.

Persönliche Erklärung von Gabriela Winkler, Oberglatt, zur Fraktionserklärung der SVP

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): In meiner Eigenschaft als Präsidentin der Subkommission Personal der GPK teile ich Ihnen hier offiziell und zum Mitschreiben mit, dass wir unsere Arbeit, so zügig es die Verwaltung und die Regierung erlauben, vorantreiben. Es ist nicht unser Problem, dass wir fünfzigmal nachfragen müssen, um aus allen Direktionen die nötigen Antworten zu erhalten. Die Frage ist, warum dem so ist. Und die werden wir gerne nach den Wahlen beantworten.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Nach der Pause werden wir den Teil A der Vorlage, die Volksinitiative, behandeln. Dann werden wir noch die Abstimmungsparole hierzu beschliessen und den Rest dieses Geschäftes behandeln müssen.

Die Beratung der Traktanden 3 und 4 wird fortgesetzt.

Detailberatung

Teil A

I.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Die SP-Fraktion steht nach wie vor mit ein paar Ausnahmen hinter den Forderungen der Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik». Nur sie enthält klare Forderungen zu den uns wichtigsten Eckwerten Bewegungszahl und Nachtruhe. Das ist vor allem jetzt nach dem Teil des Morgens klar. Zuerst kommt der Deckel drauf, dann lässt es sich auch wieder einfacher über zukünftige An- und Abflugvarianten diskutieren, weil man dann eher eine Vorstellung hat, auf was man sich einlassen muss: 70 Prozent aller Anflüge der 250'000 Bewegungen oder zum Beispiel bei 350'000; das ist ja der technische Plafond unseres Flughafens. Dieser Unterschied ist schliesslich nicht unwesentlich für die Anwohnerinnen und Anwohner. Die Zahl der Flugbewegungen ist in den letzten Jahren

ständig rückläufig. Zugenommen hat lediglich der Transitverkehr wie zum Beispiel die Billigtouristen der Air Berlin, aber auch die Privatfliegerei. Die Linien- und Charterflüge vom letzten Jahr beschränkten sich auf 220'000 Bewegungen. Dies reicht der Wirtschaft offensichtlich auch, die Passagierzahlen nehmen zu und Unique schreibt fette Gewinne. Bei 250'000 Bewegungen pro Jahr muss man sich eben genau überlegen, welche Flüge wir wirklich wollen und welche tatsächlich eine volkswirtschaftliche Wertschöpfung haben. Dabei wird auch die ökologische Sichtweise des Flugverkehrs nicht ausgeblendet. Eine sinnvolle Beschränkung ist auch gut für das Klima, ein unbegrenztes Wachstum können wir uns schlicht und einfach nicht mehr leisten. Die heute tatsächlich praktizierte Nachtruhe von fünf-einhalb Stunden, wenn man den Verspätungsabbau abzieht, bietet zu wenig Schutz für die lärmgeplagte Anwohnerschaft des Flughafens. Die ETH-Lärmstudie 2000 belegt denn auch, dass Lärmereignisse den Schlaf stören, egal ob sie bewusst oder unbewusst passieren. Auf die Dauer sind Auswirkungen auf die Gesundheit unvermeidlich. Da der Lärmschutz rein mechanisch sich beim Flugverkehr etwas schwierig gestalten dürfte – man kann da keine Lärmschutzwände machen –, ist eine verlängerte Nachtruhe die einzige Lösung. Ich glaube auch kaum, dass die viel gepriesenen Fortschritte der Technik so bahnbrechend sein werden in den nächsten Jahren, dass die Triebwerke einen nicht mehr beim Schlafen stören werden, ausser es handelt sich um Solarflugzeuge von Bertrand Piccard.

Einer Minderheit der SP-Fraktion gehen diese Einschränkungen für den Flughafen Kloten allerdings zu weit. Sie schätzen die Eckwerte der Volksinitiative als zu restriktiv ein. Der Flughafen würde so in seiner Entwicklung empfindlich gestört, was zu grossem Stellenabbau führen könnte. Aus diesen Befürchtungen heraus wird sie darum die Volksinitiative ablehnen.

Die SP-Fraktion bedauert, dass der Gegenvorschlag der KEVU im Rat schliesslich keine Mehrheit finden konnte. Der fixe Plafond bei 320'000 Bewegungen pro Jahr und sieben Stunden Nachtsperre hätten für die SP einen konstruktiven Kompromiss dargestellt. Der Gegenvorschlag «ZFI plus» tut dies nicht mehr, weil bei 320'000 Bewegungen nicht Schluss ist, sondern weiterhin über zukünftiges Wachstum diskutiert werden kann. Es ist Ihnen aber sicher aufgefallen, dass trotzdem eine Minderheit der Fraktion sitzen blieb beim Gegenvorschlag «ZFI plus». Diese Minderheit sieht einen kleinen Fortschritt

vom «ZFI plus» zum Status quo, nämlich in der nun festgeschriebenen Nachtsperre von sieben Stunden. Das ist immerhin ein minimaler Fortschritt. Und diese Minderheit findet es auch sinnvoll, dass ein Lärmmonitoring-Instrument im Gesetz festgeschrieben wird, und ist darum sitzen geblieben – nicht aus Begeisterung, sondern aus reinem Pragmatismus.

Ein Trost bleibt für uns alle bestehen: Das letzte Wort in dieser Frage hat das Zürcher Volk. Und auch wenn Bundesrat Moritz Leuenberger letzte Woche noch einmal klar markierte, dass der Bund in dieser Sache das letzte Wort habe, erwähnte er doch auch, dass ein klares und starkes Signal aus dem Kanton Zürich nicht vollkommen zu ignorieren wäre. Und diese klare Aussage heisst nun für uns «Volksinitiative».

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Gestatten Sie mir als einem der Mitinitianten der Flughafeninitiative ein paar abschliessende Worte dieses Geschäftes und auch ein paar inhaltliche Anmerkungen.

Zuerst zu Martin Arnold. Er hat kritisiert, dass nicht aufgezeigt worden sei, wie ein Plafond überhaupt technisch eingehalten werden müsste. Das müsste uns allen hier drin ja Sorge machen, sowohl denjenigen, die den Plafond bei 250'000 Bewegungen sehen, wie auch denjenigen, die in der einen oder andern Art ihn bei 320'000 Bewegungen sehen. Sogar diejenigen, die nur den technischen Plafond von 350'000 sehen, müssten sich ja die Frage stellen, was geschieht, wenn dieser Plafond erreicht ist. Nun, dazu muss man natürlich wissen, dass es ja nicht um den Jahresplafond geht in der Steuerung des Flughafens, sondern um Stundenspitzen und so genannte Slot-Zuteilungen. Dazu hat sich hoffentlich die Kommission für Wirtschaft und Abgaben etwas schlau gemacht. Bei der Slot-Koordination und den Flugplankonferenzen kann man diese Mechanismen studieren. Es gibt auch eine Webseite der Slot Coordination Schweiz, die man konsultieren könnte. Denn die Zuteilung dieses knappen Gutes eines Slots zur Spitzenzeit ist schon bei 250'000 Bewegungen nicht ganz einfach.

Nun aber zu zwei wirklich ernsthaften Problemen, die in den letzten Wochen aufgetaucht sind. Vor wenigen Wochen, vor zwei Wochen hat Christoph Franz, der CEO der Swiss, gefordert, dass die Nachtruhe von heute fünfeinhalb auf fünf Stunden reduziert werde, und zwar deshalb, weil Flugzeuge zu früh landen würden oder zu früh landen möchten. Das war bis zur Einführung der Südanflüge regelmässig der Fall und wurde mit dem Einführen der Südanflüge gestoppt, so dass

die Flugzeuge nicht mehr zu früh landen durften. Wenn Christoph Franz heute eine nochmalige Verkürzung der Nachtruhe auf nur noch fünf Stunden fordert, ist das eine Provokation der Flughafenanwohner in dieser heiklen Phase. Und es wäre interessant zu wissen, was die Volkswirtschaftsdirektion davon hält, denn der Regierungsrat will ja die Nachtruhe von heute fünfeinhalb Stunden auf sechseinhalb Stunden verlängern.

Die zweite Frage, die uns Sorgen bereitet, ist die Frage der General Aviation, Privatfliegerei. Das ist ja der fast einzige Bereich auf dem Flughafen Kloten, der ein solides Wachstum ausweist, wobei die Solidität des Wachstums uns im Flughafenperimeter eher Sorgen macht. Und wenn ich in der Zeitung lese, dass sich Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer eine Auslagerung dieser Privatfliegerei nach Dübendorf vorstellen könnte, dann macht mir das grosse Sorgen. Zum guten Glück habe ich gelesen, dass da offenbar der Journalist etwas Falsches geschrieben hat. Ich wäre aber froh, wenn Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer die Position der Regierung zu einer Auslagerung der Privatfliegerei nach Dübendorf noch einmal klar darstellen könnte. Denn die Bevölkerung macht sich natürlich nicht nur wegen eines falschen Zitats einer Regierungsrätin Sorgen, sondern sie macht sich Sorgen wegen eines effektiven Beschlusses des Kantonsrates, des Beschlusses im Verkehrsrichtplan nämlich, den Flugplatz Dübendorf nicht zu schliessen, wenn die Fliegerei dort aufgehört hat, und die Pisten nicht zu sperren. Das ist eine echte Sorge und Sie können verstehen, dass sich das ganze Fluglärmproblem nicht lösen lässt, wenn laufend neue Sorgen von Regierungsratsseite, von Swiss-Seite aufkommen, wenn neue Drohungen aufkommen, noch mehr Leute mit Fluglärm zu belasten.

Ich bitte also um Verständnis, wenn die Flughafeninitiative unter solchen Umständen überhaupt nicht daran denkt, irgendwie eine Volksinitiative zu vermeiden. Und einen Rückzug können wir uns unter diesen Umständen überhaupt nicht vorstellen. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Nur kurz eine Antwort auf die Frage von Ruedi Lais, alles andere dürfte von Seiten der Regierung klar sein. Eine Position des Regierungsrates zu allfälligen Veränderungen am Flugplatz gibt es nicht. Damit befasst sich der Regierungsrat erst noch. Verantwortlich für das, was ich sage, bin ich, aber nicht für das, was

Journalisten schreiben. Die Fehler der Journalisten sind zahlreich. Ab und zu werden sie durch die verantwortlichen Redaktoren auch korrigiert. Das war hier der Fall.

Ich habe keine Verlagerung der Kleinaviatik nach Dübendorf verlangt. Ich habe nur gesagt, das Abbrechen einer solchen Piste bedeute Wertverminderung oder Wertzerstörung und man solle sich gut überlegen, ob es nicht auch Ausnahmefälle gebe, in denen man dafür dankbar wäre oder froh wäre. Als Beispiel kann genannt werden das Auslagern der Jets während der WEF-Zeit (*World Economic Forum*), wie das Anfang dieses Jahres zur Diskussion stand. Es gibt nichts weiter beizufügen, die Position des Regierungsrates wird Ihnen dann sicher rechtzeitig, wenn er sich damit befasst hat, bekannt gegeben.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Ich möchte schon etwas präzisieren, was Kollege Ruedi Lais vorhin gesagt und Regierungsrätin Rita Fuhner nochmals angetönt hat. Offenbar denkt sie selber also daran, dass man auf dem Militärflugplatz Dübendorf weiter fliegen kann. Aber ich muss Sie daran erinnern, dass im Verkehrsrichtplan der Vorschlag des Regierungsrates war, die Piste ausser Betrieb zu nehmen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 113 : 59 Stimmen, dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die Volksinitiative abzulehnen.

II.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Über den Gegenvorschlag haben wir bereits beschlossen.

III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

IV.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Entgegen der Vorlage 4203c beantrage ich Ihnen, dass der Beleuchtende Bericht vom Regierungsrat verfasst wird, da der Regierungsrat ja den Gegenvorschlag unterstützt. So genehmigt.

V.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Damit ist die Vorlage 4203c durchberaten und bereinigt. Nun haben wir noch die Vorlage 4260a zu behandeln.

*Detailberatung**I.*

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates 259/2002 vor. Wünscht Gabriela Winkler das Wort dazu?

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Ich konzentriere mich in meinem Kommentar zu diesem Bericht auf jene Teile, welche sich auf mein Postulat, Neubeurteilung der Rahmenbedingungen des Luftverkehrs, beziehen.

Bemerkenswert ist: Die Regierung hält erstmals fest, dass Zürich in der zweiten Liga spielt; etwas, das die Bevölkerung schon länger weiss. Die Zeiten, da man sich mit Heathrow, Frankfurt, Paris und Amsterdam messen wollte, sind vorbei. Zwischen den beiden Ligen,

in der Zwischenliga gewissermassen, liegt München. Explizit formuliert heisst dies, Zürich rangiert hinter München, weil es ein kleineres Wachstumspotenzial hat. Offen lässt der Regierungsrat, ob ein weiterer Ausbau Münchens zu Lasten Zürichs geht, was es bedeuten würde, wenn Zürich der Ligaerhalt aus wirtschaftlichen oder gar geopolitischen Gründen nicht möglich wäre oder wenn es den letzten Platz in der zweiten Liga einnähme. Entstände dann eine im Vergleich zu heute bessere Balance zwischen den Anliegen des Umweltschutzes und denjenigen der Wirtschaft? Mit welchen Einbussen wäre, falls überhaupt, zu rechnen? Die dritte Studie, die UVP (*Umweltverträglichkeitsprüfung*) der wirtschaftlichen Prognosen beziehungsweise Hochrechnungen wurde nicht gemacht. Die von der Regierung als fehlend beklagte Gesamtschau liefert auch sie nicht. Für eine nachhaltige Entwicklung des Flughafens im Rahmen der vom Bundesrat formulierten Luftfahrtpolitik wäre dies aber unabdingbar. Dazu äusserte sich der Bundesrat letzte Woche im Ständerat, ich zitiere: «Der Bund verfolgt eine nachhaltige Luftverkehrspolitik. In diesem Rahmen soll sich der Flughafen Zürich nachfrageorientiert entwickeln können. Diese Nachfrageorientierung ist der wirtschaftliche Teil der Nachhaltigkeit. Diesem wirtschaftlichen Aspekt sind auch die beiden anderen Aspekte der Nachhaltigkeit gegenüberzustellen», so der Bundesrat, «nämlich der Umweltschutz und die soziale Verträglichkeit. Es ist nicht ein Widerspruch, wie Ständerat Hans Hofmann vorher antönte, sondern es ist gerade der Grundgedanke der Nachhaltigkeit. Der besteht darin, dass drei Ziele genannt werden, die sich widersprechen. Die tatsächliche Politik besteht dann darin, aus diesen drei Zielen einen politischen Kompromiss zu schmieden, der letztlich allen drei Aspekten, nämlich der Wirtschaftlichkeit und der Umweltverträglichkeit, aber auch der Sozialverträglichkeit dient.»

Die zitierten Studien liefern Hochrechnungen. Was die Regierung zu tun gewillt ist, um die Entwicklung in die eine oder andere Richtung zu steuern respektive durch entsprechende Rahmenbedingungen zu beeinflussen, steht mindestens in diesem Bericht nicht. Eine Fussnote: Wenn man in diesem Bericht schreibt, dass man die General Aviation allenfalls einschränken würde, so tut man genau das, was man eigentlich nicht will oder vorgibt, nicht zu wollen, man schmälert nämlich die Standortattraktivität des Kantons Zürich für die Ansiedlung neuer ausländischer und inländischer Firmen. Manchmal komme ich mir in der Flughafendiskussion vor wie in einem Strafprozess, wo der Be-

schuldigte nur gerade zugibt, was ihm bewiesen werden kann. Das heisst, die Regierung reagiert in der Flughafenfrage, sie agiert nicht. Sie verweist auf Prozesse. Die Position, welche sie in diesem Prozess einnehmen wird, wurde am Rande einer Pressekonferenz des BAZL bekannt gegeben im November 2006. Die Zürcher Regierung wünscht im Rahmen des SIL-Prozesses (*Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt*) nur die Verfolgung der Optionen ohne Veränderung des Pistensystems. Auch hier fehlen eine klare Zielsetzung und eine klare Positionierung für den Flughafen.

Mit der resignierten Feststellung, dass es der Regierungsrat erneut verpasst hat, seine Zielsetzungen für den Flughafen Zürich zu formulieren und eine nachhaltige Entwicklung zu konkretisieren, stimme ich der Abschreibung zu. Ich danke Ihnen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Das Wort zum Abschreibungsantrag der Kommission zum Postulat 259/2002 wird nun nicht mehr gewünscht. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt.

Somit ist das Verfahren beendet, das Postulat 259/2002 ist abgeschlossen.

II.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Das dringliche Postulat 270/2002 wird als erledigt abgeschlossen.

III.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Zum dringlichen Postulat 270/2002 hat die Mehrheit der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt den Antrag gestellt, dass der Kantonsrat eine vom Bericht abweichende Stellungnahme abgeben soll. Hierzu liegt ein Minderheitsantrag vor.

Minderheitsantrag von Lorenz Habicher, Hans Badertscher, Ernst Brunner, Hanspeter Haut und Luzius Rüegg:

Das dringliche Postulat KR-Nr. 270/2002 wird ohne abweichende Stellungnahme als erledigt abgeschlossen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich lege heute nur einmal meine Interessenbindung offen: Ich bin Mitarbeiter der SR Technics AG und arbeite im Flugbetrieb. Somit darf ich mit Fug und Recht behaupten, die Materie auch beruflich zu kennen und direkt betroffen zu sein.

Wir müssen uns heute gegen zwei Versuche der Plafonierung wehren. Den zweiten Angriff gilt es in der Vorlage 4260a abzuwenden. Den Minderheitsantrag der Vorlage 4260a zu vertreten, ist denkbar einfach. Dieser verlangt nur die Abschreibung des entsprechenden Postulates. Der Bericht wurde beraten, die Arbeit wäre eigentlich auf gutem Wege, erledigt zu werden. Die Kommissionsmehrheit beschreitet aber einen perfiden zweiten Weg. Nach Kenntnisnahme des entsprechenden Berichtes zu behaupten, eine Plafonierung sei volkswirtschaftlich tragbar, ist schon sehr vermessen oder gar dreist. Entweder wurde der Bericht zur wirtschaftlichen Bedeutung nicht gelesen oder nicht verstanden. Natürlich würde das politische Signal eines Plafonds nicht sofortige Wirkung zeigen, die Konsequenzen wären trotzdem einschneidend. Der Standortkanton Zürich würde der zukünftigen möglichen Entwicklung ein Stoppsignal, ein «No go» zeigen, für alle Wirtschaftszweige ein Besorgnis erregendes Zeichen. Es geht um mehr als einzelne Politikfelder wie Bildung, Gesundheit und Wirtschaft. Es geht um das Bindeglied all dieser Bereiche zur Schweiz, zum Standort Zürich. Es geht um den Flughafen Zürich, seine zukünftige Entwicklung, seine Zukunftschancen. Wir haben vorhin die richtigen Weichen gestellt und müssen jetzt im zweiten Geschäft nicht wieder einen Rückschritt machen. Forschung und Wissenschaft bedienen sich modernster Technologien, um den gewünschten Fortschritt zu erzielen. Es bedarf aber auch des persönlichen Austausches mit Respekt und auf Vertrauensbasis. Dieses Vertrauen wird nicht über neue Medien aufgebaut, dazu bedarf es des persönlichen Kontaktes. Das Flugzeug verbindet Regionen und Völker. Es ermöglicht den persönlichen Kontakt, die bestmögliche Vertrauensbasis rund um den Globus. Zudem stört niemanden der Lärm des Ferienfliegers, in dem er selber sitzt. Keine Entwicklung, kein Wachstum, keine Zukunft. Die Abwanderung würde sofort schleichend einsetzen. Wer zudem glaubt, der Bevölkerung etwas Gutes zu tun, wird spätestens bei schwierigerer Wirtschaftslage und steigender Arbeitslosigkeit erwachen. Die reduzierten Flüge werden zudem immer noch mehrheitlich über Schweizer Gebiet geführt, denn Deutschland wird zu Recht dieses Signal des Verzichtes

auf eine weitere Nutzung des Flughafens deuten und die einschneidende DVO weiter verschärfen.

Ich bitte Sie also, das Postulat abzuschreiben und auf eine abweichende Stellungnahme zu verzichten.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich lege allen potenziellen Rednerinnen und Rednern ans Herz, sich frühzeitig zu Wort zu melden. Nachdem Lorenz Habicher sieben Achtel seines Votums gehalten und sich noch niemand gemeldet hatte, habe ich die Leute hereingerufen. Inzwischen sind aber wieder zwei Redner auf der Liste.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Geschätzter Kollege Lorenz Habicher, im Gegensatz zu den Studien, die wir vorher beim ZFI zitiert haben, gibt es bei diesen Studien natürlich schon grosse Unsicherheiten; das geben auch alle zu. Von daher behaupte ich eben auch, dass diese Extrapolationen, die inhärent (eigentlich immer sehr) unsicher sind, eben auf beide Seiten gebraucht werden können. Ich finde es in dem Sinn eben auch stossend, dass der Regierungsrat sagt, eine Begrenzung sei volkswirtschaftlich nicht tragbar. Ich habe das hier schon einmal gesagt, ebenso gut kann ich auf Grund dieser Studie behaupten, es sei eben tragbar. Es geht doch um die Chance – das haben wir vorher diskutiert und das brauchen wir hier nicht weiter zu diskutieren –, aber es geht doch um die Chance, dass wir diesen Flughafen langfristig volkswirtschaftlich sinnvoll betreiben, also auch betrieblich und wirtschaftlich sicher. Und es geht nicht um die Strukturhaltung irgendeiner Airline auf diesem Flughafen.

Die SP wird den Mehrheitsantrag der KEVU unterstützen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ich fasse mich kurz. Ich möchte Sie einfach darauf aufmerksam machen, dass der Minderheitsantrag nur von der SVP unterstützt wurde. Wir sind jetzt gespannt, wie die Meinungsentwicklung stattgefunden hat in diesem Kantonsrat.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag von Lorenz Habicher mit 99 : 58 Stimmen ab.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Schnell das Wort zu einer persönlichen Erklärung in einem Satz: Ich danke der FDP, dass sie jetzt doch einem Antrag auf einen Plafond von 320'000 Flugbewegungen zugestimmt hat.

Die Geschäfte 3 und 4 sind erledigt.

5. Einreichung einer Standesinitiative zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs (*Reduzierte Debatte*)

Antrag der KEVU vom 6. Februar 2007 zur Parlamentarischen Initiative von Ruedi Lais vom 20. Dezember 2004

[KR-Nr. 463a/2004](#)

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Anhand der vorliegenden Parlamentarischen Initiative können wir den politischen Verlauf des Themas Agglomerationsverkehr bestens aufzeichnen. Als im Jahr 2004 die Parlamentarische Initiative eingereicht wurde, war man sich bewusst, dass es akute Verkehrsprobleme in den Städten und Vorstadträumen gibt, und man war sich auch bewusst, dass es hier koordinierte Lösungen braucht. Staumeldungen auf der Strasse gehörten und gehören immer noch zum täglichen Grundrauschen aus dem Radio. So war und ist die Problematik, dass die Finanzierung auch der grossen öffentlichen Verkehrsbauten nur teilweise gesichert ist.

Als die KEVU die erste Beratung der Vorlage durchführte, war es uns bewusst, dass auf Bundesebene das Ausführungsgesetz für die NFA (*Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen*) mit der Neuzuteilung der Mineralsteuern und auch der Nationalstrassen im Gange war, ebenso die Bahnreform.

Die KEVU war aber vor allem in zwei Sachen skeptisch. Einerseits fragte sich, ob es gescheit ist, die Standesinitiative aus Zürich zu schicken, während auf der Nationalratsebene schon eine gewisse Beratung im Gang war. Oder stossen wir auch etwas an oder um, das vielleicht heikel ist? Es ist auch so, dass im Rahmen der ganzen Agglomerationsverkehrsdebatte gerade auch auf nationaler Ebene ein Verteilungskampf im Gang ist und die Zuteilung der Finanzmittel an den Kanton Zürich mit Sorgfalt und sehr diplomatisch anzugehen ist. Ob wir dem mit ei-

ner Standesinitiative vom Kantonsrat sozusagen Nachdruck verleihen oder ob das in dieser heiklen Phase der Beratung 2004 bis 2006 im Nationalrat wirklich zum Erfolg führen wird, ist sehr unsicher.

So haben wir in der ersten Beratung einen Gegenvorschlag formuliert. Dieser Gegenvorschlag will eigentlich eine Gesamtverkehrspolitik anfordern und eine Gesamtverkehrsfinanzierung anstreben. Als Reaktion des Regierungsrates – und das ist eine erfreuliche Nachricht – konnten wir im Rahmen der letztjährigen Flimser Session des Nationalrates doch mehr zur Verbindlichkeit sehen. Das Ausführungsgesetz zur NFA ist da, ein sehr gutes Gesetz über den Infrastrukturfonds, und es ist auch klar. Die Kriterien sind vorhanden und die Kriterien sind verbindlich. Als Grundlage für die Ausschüttung von Mitteln ist natürlich ein Agglomerationsprogramm nötig. Diese Programme sollten ja bis 2007 beim Bund deponiert werden. Erst dann wird es definitiv, welche genauen Mittel auch ausgeschüttet werden für den Agglomerationsverkehr. Das heisst, die Thematik, dass ein Agglomerationsverkehr Förderung braucht für Schiene, Strasse, Fuss- und Radweg ist klar. Bern hat dies schon gemerkt. Eine Standesinitiative wäre deshalb redundant. Aber das heisst nicht, dass wir uns hier im Kanton zurücklehnen und die ganze Thematik dem Bund überlassen sollen. Wir müssen jetzt warten und sicher schauen, dass unsere nationalen Vertreter das Agglomerationsprogramm mit Nachdruck unterstützen.

Wie gesagt, eigentlich hätte dies im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes mit klarer Deutlichkeit zum Ausdruck kommen sollen. Die GVK vom September 2006 ist durchaus noch interpretationsbedürftig. Die erste Version des Agglomerationsprogramms wurde von den Bundesämtern in einem gewissen Zwischenbericht durchaus positiv bewertet, aber ein endgültiger Entscheid liegt erst Ende Jahr vor. Und erst Ende Jahr sehen wir, was es für den Agglomerationsverkehr im Grossraum Zürich, in der Stadt Zürich, aber natürlich auch in Winterthur direkt bedeutet.

Die Parlamentarische Initiative empfehlen wir abzulehnen. Und nochmals: Es geht nicht darum, dass wir nicht meinen, es müsse etwas passieren auch beim Agglomerationsverkehr, ganz im Gegenteil: Wir sehen sehr vieles passieren und wollen dieses heikle Gebilde, das im Moment auf Bundesebene ist, nicht gefährden.

Luzius Rüegg (SVP, Zürich): Die am 20. Dezember 2004 eingereichte Initiative ist in der Zwischenzeit überholt und bereits am 27. Juni 2006

beantragte die KEVU mit neun zu fünf Stimmen deren Ablehnung. Seit der Einreichung der Parlamentarischen Initiative beziehungsweise deren vorläufigen Unterstützung und dem Beschluss der Kommission über Initiative und Gegenvorschlag sind auf Bundesebene massgebliche Grundlagen vorgelegt und wichtige Entscheide gefällt worden. Aus dem entsprechenden Gesetzestext wird ersichtlich, dass die Anliegen der PI bereits vollumfänglich erfüllt sind. Eine zusätzliche Intervention des Kantons Zürich im Sinne des Gegenvorschlags würde bei den übrigen Kantonen auf Unverständnis stossen und möglicherweise sogar Irritationen auslösen.

Die KEVU hat am 6. Februar 2007 von der Stellungnahme des Regierungsrates Kenntnis genommen und beantragte, die PI 463a/2004 betreffend Einreichung einer Standesinitiative zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs und auch den Gegenvorschlag abzulehnen. Die SVP ist gegen weitere Zweckentfremdungen von Strassengeldern und gegen weitere Umverteilung von Strassengeldern für den ÖV. Die SVP folgt der Meinung des Regierungsrates und lehnt Standesinitiative und Gegenvorschlag ab.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP hält generell wenig von Standesinitiativen, denn mit Standesinitiativen wird oft im Kantonsrat Bundespolitik gemacht, wenigstens so lange, als einige Kantonsrätinnen und Kantonsräte Höhenflüge mit einem möglichen Nationalratsmandat pflegen. 2007 ist wieder so ein Flugjahr. Die CVP unterstützte diese Standesinitiative ausnahmsweise, denn dem Bund sollte beim Agglo-Verkehr Dampf aufgesetzt werden. Mittlerweile hat sich der Bund selber unter Dampf gesetzt und das Volk hat mit seinem NFA-Entscheid die Grundlage geschaffen für weitere Agglo-Massnahmen aus der Mineralölsteuer, und das ist legitim, Luzius Rüegg. Bereits wurden ja Agglo-Gelder gesprochen, auch der Kanton Zürich hat davon ein bisschen profitiert. Kurz, die Anliegen der Parlamentarischen Initiative sind erfüllt. Es braucht auch keinen Gegenvorschlag. Es braucht aber höchste Aufmerksamkeit; ich denke da an die Durchmesserslinie und den Engpass Zürich–Winterthur. Es braucht höchste Aufmerksamkeit, dass der Bund dem Kanton Zürich künftig auch weitere Gelder zufließen lässt. Es braucht diese Aufmerksamkeit, weil die Schweizer Randregionen allzu oft eine seltsame verkehrspolitische Verteilergerechtigkeit einfordern. Der Schweizer Föderalismus treibt gerade in der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur seltsame Blüten.

Vertreter der Randregionen sollten sich mal in einem Zoo umsehen. Dann würden sie feststellen, dass ein Elefant mehr Futter braucht als ein Erdhörnchen. Der Kanton Zürich ist mit seiner stark steigenden Verkehrsnachfrage vor allem auf der Schiene nun mal ein Elefant. Und er wird es auch bleiben, wenn ihn die Parlamentarier der Randkantone unter Diät setzen.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Die KEVU-Präsidentin hat es bereits erwähnt, die NFA und der Infrastrukturfonds sind weit gediehen und lassen die Forderung der PI verblassen. Aber sie sind natürlich bei Weitem nicht erfüllt, Kollege Luzius Rüegg. In dem Sinn müsste man sie eigentlich bestehen lassen. Aber sie sind sicher sehr stark erfüllt, aber nicht voll. Offenbar hat der Zahn der Zeit konstruktiv gearbeitet. Die SP ist zwar der Meinung, dass es nach wie vor einen grossen Druck braucht, dass Bern auch immer klar wissen muss, wohin die Reise geht, damit die gewaltigen Aufwendungen im Verkehr – ich denke, beim motorisierten Individualverkehr wie beim öffentlichen Verkehr – eben dort auch investiert werden, wo am nachhaltigsten Nutzen erzeugt werden kann. Die SP erachtet aber trotzdem die wesentlichen Anliegen der PI als erfüllt und wird der Ablehnung ohne einen Gegenvorschlag zustimmen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Der ursprüngliche Antrag hatte in unserer Fraktion noch eine mehrheitliche Unterstützung gefunden. Aber schon bei der Überweisung sagte Jürg Stünzi klar, ich zitiere: «Ich kann Ihnen versichern, dass wir scharf darauf achten werden, dass die erwähnten Infrastrukturinvestitionen sich nicht doch wieder in den Bannkreis des schwarzen Lochs verschieben, das heisst einseitig in den MIV. Und nach der Behandlung des Verkehrsrichtplans ist offensichtlich, wie eine Mehrheit in diesem Rat sich die Taten im Agglomerationsverkehr vorstellt: «Tunnelitis» bis zum endgültigen Kollaps! Wir hätten eine Variante unterstützt, welche klare Prioritäten für den ÖV verlangt hätte. Der in der KEVU vorgeschlagene Gegenvorschlag war aber gegenüber dem ursprünglichen Antrag ein Rückschritt, weshalb wir die Übung abblasen.

Eintreten ist beschlossen,

nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

14556

Detailberatung

Titel und Ingress

I., II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 116 : 0 Stimmen, dem Antrag der Kommission zuzustimmen. Die Parlamentarische Initiative 463/2004 ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Koordinierte Entwicklung und Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 3. Mai 2006 zum Postulat KR-Nr. 35/2002 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 24. Oktober 2006 **4313**

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die KEVU empfiehlt Ihnen das vorliegende Postulat einstimmig zur Abschreibung. Einige Fakten zum Thema:

Ein erster Schritt der koordinierten Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur bildet das am 13. September 2006 vom Regierungsrat beschlossene Gesamtverkehrskonzept, welches gewisse Aussagen zum zukünftigen System der Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen im Kanton Zürich macht. Der ganze Themenkreis wird aber auch stark von der Gesetzgebung des Bundes geprägt. Für die Diskussion ist es wichtig, zwischen der Mittelbeschaffung – wer bezahlt welche Abgaben? – und der Mittelverwendung – wofür werden die Mittel eingesetzt? – unterschieden. Im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts wurden die beiden Bereiche für die Verkehrsträger öf-

fentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr analysiert und Empfehlungen daraus abgeleitet. Die im Postulat angeregte Aufhebung des Strassen- und Verkehrsfonds würde fundamental ins heutige System der Mittelbeschaffung eingreifen.

Ich denke aber, dass der Hintergrund dieses Postulates vielmehr ist, dass man diesem System skeptisch gegenübersteht. Weshalb werden überhaupt Fonds für die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben geschaffen? Im Ergänzungsbericht der Vorlage 4221b hat der Regierungsrat festgehalten, dass Fonds dazu dienen, die jährlichen Schwankungen in den Investitionstätigkeiten aufzufangen, die sonst direkte Auswirkungen auf die allgemeine Staatsrechnung mit entsprechenden Sprüngen haben würde. Dann stellt sich die Frage, ob zwei getrennte Fonds beibehalten werden sollten oder ob ein neuer Gesamtverkehrsfonds geschaffen werden soll. Dazu gilt es zu berücksichtigen, dass die beiden Fonds, Strassenfonds und Verkehrsfonds, unterschiedliche Aufgaben abdecken. Auch dies wurde bereits ausführlich im Ergänzungsbericht des Postulates 329/2001 dargelegt. Der Strassenfonds deckt sämtliche Aufwendungen für Bau – Neubau, Betrieb und Unterhalt – von Strassen im Kanton Zürich. Darin enthalten sind auch die Anteile des Kantons am Nationalstrassenbau sowie die Beiträge an die Gemeindestrassen. Demgegenüber deckt der Verkehrsfonds nur den Bereich der Erweiterungen, vergleichbar mit dem Neu- und Ausbau bei der Strasse, im Bereich des öffentlichen Verkehrs ab. Der Betrieb und Unterhalt des öffentlichen Verkehrs wird separat über den Rahmenkredit ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) finanziert, welcher alle zwei Jahre im Rat diskutiert wird.

Die Mittelbeschaffung ist ebenfalls sehr unterschiedlich. Der Strassenfonds wird aus der Motorfahrzeugsteuer sowie den kantonalen Anteilen der LSVA (*Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe*) und Mineralölsteuer gespeisen. Demgegenüber wird der Verkehrsfonds aus Einlagen aus allgemeinen kantonalen Steuermitteln alimentiert. Der Rahmenkredit ZVV wird mehrheitlich aus den Fahrausweiserträgen und die verbleibende Kostendeckung aus allgemeinen Steuermitteln des Kantons und der Gemeinden finanziert. Eine Zusammenfassung der beiden Fonds hätte bedingt, dass zuerst die Aufgaben harmonisiert würden. Dabei hat es sich gezeigt, dass die Kostenstrukturen zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr grundsätzlich unterschiedlich sind. Umfassen die Betriebskosten beim öffentlichen Verkehr den effektiven Betrieb der Fahrzeuge, also die Kosten

für Fahrzeuge und Personal, so fallen die Kosten beim motorisierten Individualverkehr beim Verkehrsteilnehmer an. Die Betriebskosten umfassen hier lediglich die Bereitstellung der betriebsfähigen Infrastruktur. Das wäre dasselbe, wie wenn man dem öffentlichen Verkehr nur die Geleise zur Verfügung stellen müsste. Deshalb ist es schwierig, das in denselben Topf zu werfen.

Eine vollständige Harmonisierung wurde von den beigezogenen Experten als sehr problematisch beurteilt, wobei keine deutlichen Vorteile gegenüber dem heutigen respektive einem auf der Basis der heute bestehenden Fonds weiterentwickelten Finanzierungssystems erkannt werden können. Insbesondere wird die Aufweichung der Zweckbindung der Mittel der Motorfahrzeugabgabe als Nachteil gesehen. Im Rahmen der Erarbeitung des GVK kam man deshalb zum Schluss, dass an einem getrennten System der Mittelbeschaffung und der Mittelverwendung festgehalten werden soll und damit die beiden Fonds grundsätzlich bestehen bleiben. Wohl aber sollen die vorhandenen Systeme angeglichen und weiterentwickelt werden. So ist zum Beispiel im Rahmen des GVK vorgesehen, die heutigen Motorfahrzeugsteuern durch eine verursachergerechtere, das heisst dynamische und leistungsfähige Abgabe abzulösen. Im Postulatsbericht wurde erwähnt, dass die Finanzierung der notwendigen Betriebs- und Unterhaltsarbeiten sowie die Ersatzinvestitionen langfristig nicht sichergestellt ist. Bei den Folgearbeiten im Zusammenhang mit dem GVK hat sich dieses Bild zumindest für die nächsten Jahre deutlich verändert.

Wie man dem GVK entnehmen kann, sieht der Regierungsrat Handlungsbedarf bei der Mittelverwendung im Bereich des Strassenverkehrs. Hier wird vor allem eine zum öffentlichen Verkehr vergleichbare Regelung angestrebt mit Rahmenkredit und mit Grundsätzen, also ein Strategiepapier. Ein koordiniertes, auf die Bedürfnisse der Gesamtverkehrssteuerung abgestimmtes Vorgehen sollte ermöglicht werden. Deshalb soll beim Strassenverkehr künftig über einen Rahmenkreditbeschluss des Kantonsrates und einen Strategiebeschluss befunden werden. Analog den Verfahren beim öffentlichen Verkehr sollen die beiden Dokumente alle zwei Jahre dem Kantonsrat zum Beschluss vorgelegt werden.

Die KEVU begrüsst das geplante Verfahren grundsätzlich, auch wenn es – wie immer – Fragen und Differenzen zu Einzelheiten gibt. Ich bitte Sie, das Postulat als erledigt abzuschreiben.

Ernst Brunner (Illnau-Effretikon): Die grundsätzliche Frage der Postulanten betreffend Aufhebung beziehungsweise Zusammenlegung des Strassen- und Verkehrsfonds wurde nicht in der Postulatsantwort vom 3. Mai 2006, sondern im Gesamtverkehrskonzept vom September 2006 beantwortet. Strassen- und Verkehrsfonds können nicht aufgehoben oder zusammengelegt werden. Überhaupt empfehle ich Ihnen, diesen Bericht zum Postulat 35/2002 aus der Küche von alt Regierungsrätin Dorothee Fierz beiseite zu legen. Er ist zum Teil überholt oder ungenau. Die Postulatsantworten sind weitgehend im Gesamtverkehrskonzept enthalten, das unter der Verantwortung von Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer erarbeitet und abgeschlossen worden ist. Die Idee im Gesamtverkehrskonzept, über den Strassenfonds in Zukunft den Kantonsrat über Strategiebericht und Rahmenkredit befinden zu lassen, scheint uns zielführend zu sein. Die entsprechenden Gesetzesänderungen sind zu forcieren. Im Bericht klingt auch die Frage nach einer Neugestaltung der Motorfahrzeugsteuer an. In der Kommission konnten wir den Ausführungen von Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer entnehmen, dass, wie im Gesamtverkehrskonzept erklärt, vorläufig nur an eine Neugestaltung, nicht aber an eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer gedacht wird. Das nehmen wir mit Genugtuung zur Kenntnis, denn für uns kommt eine Erhöhung überhaupt nicht in Frage. Da würden wir uns mit allen Mitteln dagegen wehren. Wir machen auch wieder einmal darauf aufmerksam, dass die Motorfahrzeugsteuern zweckgebunden dem Strassenunterhalt, dem kantonalen Strassen- und Radwegbau, dem Bau und Unterhalt von Wanderwegen und noch vielem mehr zugute kommen. Allfällige Lenkungsabgaben unter dem Titel Umweltschutz dürfen auf keinen Fall die Erträge des Strassenfonds schmälern und haben daher im Gesetz über die Motorfahrzeugsteuern nichts verloren.

An dieser Stelle möchte ich Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer danken für das ausgezeichnete Referat, das sie ergänzend zu dieser dürftigen Postulatsantwort der früheren Baudirektorin Dorothee Fierz gehalten hat. Dieses Referat war entscheidend dafür, dass wir die Antwort akzeptieren können. Wir empfehlen Ihnen im Einklang mit der Regierung, dieses Postulat als erledigt abzuschreiben.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Dieses Postulat wurde 2004 mit folgenden Worten der damaligen Baudirektorin Dorothee Fierz zur Annahme empfohlen, ich habe das nachgeschaut, es hat mich selber

erstaunt: «Es ist unglaublich wichtig, dass wir ein Finanzierungssystem für den Gesamtverkehr mit drei wichtigen Elementen ausarbeiten, nämlich dem Element der Transparenz, dem Element der hohen Eigenwirtschaftlichkeit und dem Element der Reduktion der Kapazität und der Umweltprobleme im Kanton Zürich.» Also den dritten Teil der Ausführungen der damaligen Baudirektorin darf man schon wiederholen: das Element der Reduktion der Kapazität und der Umweltprobleme im Kanton Zürich! Nun, wir sind zurück in der Realität, wir reden nicht mehr über Kapazitätsreduktion oder Reduktion der Umweltprobleme, sondern über die Wesensgerechtigkeit der Verkehrsträger und deren Finanzierung. Die Debatte um den Wunschzettel findet nun via Finanzen statt. Wir haben nun etliche Sitzungen zum Verkehrsrichtplan hinter uns mit rund 200 verlorenen Verbesserungsanträgen und einigen verlorenen Illusionen unserer Seite und konzentrieren uns mit frischem Elan, Ihnen die Illusionen über die Finanzierung an der Urne zu nehmen. Man hat uns vor einem halben Jahr das Gesamtverkehrskonzept vorgestellt, das im Kapitel 5 auch Aussagen über die künftige Finanzierung macht. Da ist ja doch die eine oder andere Frage noch offen.

Der Auftrag des Postulates war ja, in einem Bericht darzulegen – und da bin ich nicht genau gleicher Meinung wie Ernst Brunner –, welche Auswirkungen die Aufhebung des Strassen- und des Verkehrsfonds auf die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen im Kanton habe und wie unter diesen Voraussetzungen die Verkehrsabgaben geregelt werden können. Das war die Fragestellung. Einen Bericht zu dieser Frage finden Sie hier nicht, und das ist uns eigentlich egal, weil wir diesen Bericht gar nicht wollten und auch nicht brauchen. Wir sind aber gespannt und sind ganz Ohr, ob uns Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer hier offene Fragen allenfalls schon beantworten kann, wie die Finanzierung des Strassenverkehrs in Zeiten von NFA und IPSAS (*International Public Sector Accounting Standards*) aussehen wird. Wir sind für Abschreiben.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Im Nachgang zum Bericht 4221, keine ÖV-Finanzierung mit Strassengeldern, hat der Regierungsrat eine Studie in Auftrag gegeben, welche die gesetzlichen Grundlagen und Auswirkungen von NFA, Bahnreform II, Infrastruktur und Entlastungsprogramme 03/04 auf die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung analysiert. Das Fazit: Der Regierungsrat sieht Handlungsbedarf, aller-

dings weniger bei der Mittelbeschaffung als bei der Mittelverwendung und hier primär beim Strassenbau. Im Gegensatz zum ÖV, wie es die Kommissionspräsidentin schon gesagt hat, wo nur Erweiterungen über den Fonds bezahlt werden und der Betrieb und Unterhalt über den Rahmenkredit, werden beim MIV Bau und Unterhalt aus dem Strassenfonds bestritten. Die Regierung beabsichtigt daher, die nötigen Abklärungen zu Finanzierung und Fonds rasch an die Hand zu nehmen. Ich hoffe aber nicht, dass damit das Hickhack zwischen ÖV und MIV weitergeht. Wir können die Verkehrsprobleme nur als Gesamtverkehrspaket lösen. Dazu haben wir die Gesamtverkehrskonzept.

In dem Sinn ist dieses Postulat erfüllt und die SP wird das Postulat abschreiben.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Der Regierungsrat hat mit dem Ergänzungsbericht aufgezeigt, wie die heutige Entwicklung der Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen geregelt werden kann. Er hat auch im September 2006 das Gesamtverkehrskonzept klar umrissen und aufgezeigt. Das Gesamtverkehrskonzept setzt denn auch die richtigen Akzente. Die FDP begrüsst das Gesamtverkehrskonzept. Dieses bildet denn auch die notwendigen Grundlagen für die wichtigen Festlegungen im kantonalen Verkehrsrichtplan.

Die Bestrebungen des Regierungsrates, den Standort Zürich mittels GVK als Lebens- und Wirtschaftsraum zu stärken, werden von der FDP klar unterstützt. Der Einsatz der einzelnen Verkehrsmittel ohne gegenseitiges Ausspielen der verschiedenen Mobilitätsformen nimmt dabei eine wiederholt formulierte Forderung der FDP auf. Die FDP erwartet jetzt aber die Konkretisierung des neuen Strassenfinanzierungssystems, dessen Stossrichtung sie grundsätzlich begrüsst. Die FDP hat sich also wiederholt zu einer übergreifenden, gesamtheitlichen und nachhaltigen Verkehrspolitik bekannt. Seit Jahren fordert sie eine strategische Gesamtschau sowohl bezüglich der einzelnen Infrastrukturen wie auch von deren Finanzierung. Vor diesem Hintergrund nimmt die FDP auch die Präsentation des GVK mit Genugtuung zur Kenntnis. Die Vorlage 4313 ist damit erledigt und das Postulat ist abzuschreiben. Danke.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Das Postulat kann man tatsächlich abschreiben. Die Verkehrsfinanzierung, insbesondere die Verkehrsab-

gaben sind Karussellthemen: Man bewegt sich fleissig und landet immer wieder am gleichen Ort, und das schon seit Jahren, seit der Kommission von alt Kantonsrat Hans Rutschmann (*RPK, Raumplanungskommission*), der Vorgängerkommission der KEVU. Erstaunlich ist, dass Verkehrsfonds und Strassenfonds immer wieder voreilig in den gleichen Topf geworfen werden, obwohl sie sehr unterschiedlich gespiesen werden. Für neue Finanzierungslösungen muss dereinst dreierlei gelten, wir haben schon mehrfach darauf hingewiesen:

Erstens: Staatsmittel gehören nicht in den Strassenfonds. Zweitens: Mehr Geld gäbe es insbesondere durch höhere Motorfahrzeugsteuern. Die CVP hat solche immer unterstützt. Drittens: Die Zweckbindung des Strassenfonds müsste im Sinne des Gesamtverkehrskonzeptes eher erweitert werden. Ich bringe ein Beispiel: Auf immer stärker befahrenen Staatsstrassen wird der Veloverkehr immer mehr an den Rand gedrängt. Er braucht also ganz klar eigene Wege, die aus dem Strassenfonds finanziert werden müssen.

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

Das Geschäft ist erledigt.

7. Gesetzliche Grundlagen für den AZNF

Postulat von Priska Seiler Graf (SP, Kloten), Thomas Hardegger (SP, Rümlang) und Urs Hany (CVP, Niederhasli) vom 13. März 2006

[KR-Nr. 73/2006](#), RRB-Nr. 536/5. April 2006 (Stellungnahme)

(gemeinsame Behandlung mit [KR-Nr. 94/2006](#))

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, beim Bund darauf hinzuwirken, dass die Flughafen Zürich AG (FZAG) gesetzlich verpflichtet wird, beim Airport Zurich Noise Fund (AZNF) folgende Punkte zu erfüllen:

1. keine Zweckentfremdung der Fondsgelder
2. öffentliche Aufsicht und Kontrolle
3. Transparenz für die Öffentlichkeit (z.B. in Bezug auf das Reglement)

Begründung:

Gemäss Luftfahrtgesetz hat die Flughafen Zürich AG (FZAG) für Schallschutzkosten und Entschädigungen aus formeller Enteignung aufzukommen, die nach der Übertragung der Betriebskonzession vom Kanton an die FZAG entstanden sind. Für Forderungen vor diesem Datum (31. Mai 2001) wurde die FZAG im Flughafengesetz (§ 11) verpflichtet, diese Forderungen zu übernehmen, allerdings nur im Innenverhältnis.

Dafür schuf die FZAG gleich im ersten Geschäftsjahr den Airport Zurich Noise Fund (AZNF), der aus dem «Lärmfünfliber» gespeist wird. Leider wurde es verpasst, zusätzlich gesetzlich zu verankern, dass die FZAG über diesen Fonds Transparenz gewähren muss, indem sie sein Reglement offen legt und eine detaillierte Aufstellung der Verwendung der Fondsgelder präsentiert.

Es lässt Vermutungen zu, dass diese Fondsgelder auch für sachfremde Aktivitäten wie Rechtsgutachten, Anwaltskosten und Dachziegelklammerungen verwendet werden. Laut Berichten der Bürgerorganisation «Bürgerprotest Fluglärm Ost» kann man aus dem Geschäftsbericht von Unique für das Jahr 2003 herauslesen, dass ein Teil der Fondsgelder (2,1 Mio. Franken) für die Dachziegelklammerungen verwendet wurde. Das stellt ganz klar eine Zweckentfremdung dar. Unique bestätigte diesen Tatbestand auf Anfrage hin. Die Sorgen, dass der AZNF wirklich selber für alle Entschädigungsforderungen, die im Zusammenhang mit den neuen An- und Abflugrouten entstanden sind, aufkommen wird und nicht zuletzt eben doch die öffentliche Hand, sind also berechtigt. Nur mit einer vollständigen Transparenz kann dieser Missstand verhindert werden.

Der *Regierungsrat* nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Der Regierungsrat hat bereits in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 155/2004 und der dringlichen Anfrage KR-Nr. 338/2005 ausführlich zur Transparenz und Zweckentfremdung von Fluglärmfondsgeldern Stellung genommen. Auf diese beiden Antworten kann im Grundsatz verwiesen werden.

Mit Beschluss vom 8. März 2006 hat der Regierungsrat einem Gesamtpaket zur Bereinigung verschiedener offener Fragen im Verhältnis zwischen dem Kanton Zürich und der Flughafen Zürich AG (FZAG) zugestimmt («Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999»).

Der Zusatzvertrag verpflichtet die Flughafenbetreiberin zur Umsetzung von verschiedenen Massnahmen zur Stärkung ihrer Bilanzstruktur, um Kosten von bis zu 1,1 Mrd. Franken für Fluglärmerschädigungen selber tragen zu können. Dazu gehören eine geplante Erhöhung des Aktienkapitals um rund 300 Mio. Franken und die Beschaffung einer für Lärmkosten reservierten Kreditlimite am Kapitalmarkt. Sollten die voraussichtlichen Fluglärmkosten den Betrag von 1,1 Mrd. Franken übersteigen, so würden diejenigen Lärmverbindlichkeiten, die vor Juni 2001 entstanden sind, vom Kanton Zürich vorfinanziert; bis zu diesem Zeitpunkt war der Kanton Inhaber der Betriebskonzession des Flughafens und ist gegenüber den betroffenen Hauseigentümern allein haftbar, auch wenn bezüglich dieser Forderungen ein Rückgriffsrecht auf die Flughafenbetreiberin besteht (§ 11 Flughafenengesetz). Erfolgt eine Vorfinanzierung, wird sie vollumfänglich über die Fluglärmgebühren refinanziert.

Das Gesamtpaket sieht sodann eine Verkleinerung der Kantonsbeteiligung auf das gesetzliche Minimum sowie Regelungen für verschiedene Restanzen aus der Flughafenprivatisierung vor. Ein wichtiger Bestandteil des Zusatzvertrages bildet die Verpflichtung der FZAG zur Schaffung von Transparenz über die Verwendung der Mittel im Airport Zurich Noise Fund (AZNF). Die bisherige Praxis der FZAG zur Offenlegung des AZNF wurde präzisiert, indem die Flughafenbetreiberin verpflichtet wurde, über die vereinnahmten Lärmgebühren gesondert Rechenschaft im Anhang zur Jahresrechnung und im Geschäftsbericht abzulegen und die vereinnahmten Lärmgebühren zweckgebunden zur Finanzierung bzw. Refinanzierung von Lärmkosten zu verwenden. Als Lärmkosten werden die mit dem Betrieb des Flughafens Zürich-Kloten zusammenhängenden Kosten für alte und neue Lärmverbindlichkeiten, Schallschutzmassnahmen sowie die mit

dem Fluglärm in unmittelbarem Zusammenhang stehenden Betriebs-, Prozess- und Kapitalkosten definiert. Im Anhang werden zudem die Kosten für Dachziegelklammerungen genannt. Diesbezüglich ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Dachziegelklammerungen weitgehend abgeschlossen sind. Es sind nur noch kleinere Lücken offen, insbesondere in Gockhausen und Nürens Dorf, wo sich einzelne Eigentümer bisher erfolgreich gegen eine Dachziegelklammerung gewehrt haben. Zur Schliessung dieser Lücken werden Aufwendungen in der Höhe von 2 bis 3 Mio. Franken erwartet.

Zur Umsetzung dieser vertraglichen Verpflichtungen ist eine Anpassung des Fondsreglements des AZNF erforderlich. Die FZAG hat sich verpflichtet, das überarbeitete Fondsreglement zu veröffentlichen.

Mit der vereinbarten Schaffung von Transparenz über die Verwendung der Mittel im Airport Zurich Noise Fund (AZNF) und der Verpflichtung zur Offenlegung des Fondsreglements sind die Kernanliegen der Postulanten erfüllt. Die vorgesehene Mittelverwendung ist sachgerecht, und die Dachziegelklammerungen sind zu einem überwiegenden Teil abgeschlossen; die noch ausstehenden Kosten vermögen die Finanzierung der Fluglärmenschädigungen nicht zu gefährden. Mit der getroffenen Lösung wurde somit innert nützlicher Frist bereits erreicht, worauf das Postulat mit der Aufforderung zum Tätigwerden auf Bundesebene abzielt.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 73/2006 nicht zu überweisen.

8. Kapitalerhöhung Flughafen Zürich und Lärmentschädigungen

Interpellation von Adrian Bergmann (SVP, Meilen) und Luzius Rüegg (SVP, Zürich) vom 27. März 2006

[KR-Nr. 94/2006](#), RRB-Nr. 696/10. Mai 2006 (Stellungnahme)

(gemeinsame Behandlung mit [KR-Nr. 73/2006](#))

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Der Flughafen Zürich sowie die Kantonsregierung haben anlässlich von zwei Medienkonferenzen vorletzte Woche eine Lösung zur offenen Frage der Lärmentschädigung präsentiert. Die öffentliche Hand ist auch mit der vorgeschlagenen Lösung noch immer der grösste Aktionär des Flughafens. Nachdem dieses Geschäft offensichtlich ohne den Segen des Kantonsrates abgewickelt werden soll, was aber nach Mei-

nung der Interpellanten nicht zutreffend ist, dieser aber gemäss Verfassung die Aufsicht über den Regierungsrat und die Verwaltung ausübt, bitten wir den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Entschädigung erhält der Kanton für seine Garantie zu Gunsten von Unique für die Abgeltung voraussichtlicher Lärmkosten, welche die Limite von 1,1 Mrd. Franken übersteigen?
2. Welche Eventualverpflichtung stellt der Kanton im Zusammenhang mit dieser Garantie in seiner Bilanz unter dem Strich ein?
3. Welche Varianten zur Garantie hat der Kanton erwogen, und welche Vor- und Nachteile hätten sich aus diesen unterschiedlichen Risikoprofilen ergeben?
4. Welchen Einfluss auf die Bilanz von Unique hat die Garantie des Kantons einerseits, und die nicht gewählte Variante eines Kapitalschnittes andererseits und welches sind je die Auswirkungen auf die Grossaktionäre? Welchen Einfluss hat die gewählte Variante auf das Finanz- und Verwaltungsvermögen des Kantons Zürich? Welchen Einfluss hätte die Variante eines Kapitalschnittes beispielsweise um die Hälfte auf das Finanz- und Verwaltungsvermögen des Kantons Zürich gehabt?
5. Welche Auswirkungen auf die Eventualverpflichtung des Kantons hat die Tatsache, dass der Bund die Übernahme des Lärmfonds ablehnte?
6. Wie entwickelt sich die Höhe des Lärmfonds in den nächsten Jahren?
7. Mit welchen Lärmentschädigungen rechnet der Kanton Zürich, und wann rechnet er mit Auszahlungen dieser an die Grundeigentümer? Gibt es dazu eine verlässliche Studie? Gibt es eine Bandbreite zwischen maximalen und minimalen Forderungen? Haben die An- und Abflugverfahren Einfluss auf die Höhe der Entschädigungen? Falls ja, was wären aus finanzieller Sicht die «günstigsten» An- und Abflugrouten?
8. Wie viele Aktien werden emittiert, und wie hoch ist der Preis, welcher die ausgebenden Banken der Unique garantieren?
9. Es wurde betont, dass der Kanton seine Bezugsrechte, die er im Rahmen der Kapitalerhöhung für seine Aktien erhalten wird, nicht ausüben werde. Bezugsrechte haben einen Wert und werden wie Aktien ebenfalls gehandelt. Weshalb verzichtet der Kanton auf die Aus-

übung und den anschliessenden Verkauf der Aktien oder auf den direkten Verkauf der Bezugsrechte zum ihm zustehenden Bezugsrechtswert, und weshalb begünstigt er damit die übrigen Aktionäre (Reduktion der Verwässerung)?

10. Im Vorfeld dieser Vereinbarung sind die Unique-Aktien massiv gestiegen. Welche Personen wurden über diese Vereinbarung vorgängig orientiert?

11. Ist es heute noch sinnvoll, dass die Mitglieder des Regierungsrates im Verwaltungsrat der Unique Einsitz haben? Bei diesem Übereinkommen ist der Interessenkonflikt der Mitglieder des Regierungsrates, welche gleichzeitig im Verwaltungsrat der Unique Einsitz haben, offensichtlich, können diese doch nicht gleichzeitig die Interessen des Kantons und der Unique vertreten.

Das Abkommen zwischen Unique und dem Kanton Zürich ist nur bruchstückhaft bekannt, was Raum für Spekulationen bietet. Um diesen Spekulationen den Boden zu entziehen, ist die Öffentlichkeit auf eine umfassende Information angewiesen. Obige Fragen sollen deshalb die Hintergründe, welche zu diesem Entschluss geführt haben, ausleuchten.

Der *Regierungsrat* nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Der Regierungsrat hat am 8. März 2006 dem Gesamtpaket zur Bereinigung verschiedener offener Fragen im Verhältnis zwischen dem Kanton Zürich und der Flughafen Zürich AG (FZAG) zugestimmt. Die Vereinbarung verpflichtet die Flughafenbetreiberin zur Stärkung ihrer Bilanzstruktur und zur Schaffung von Transparenz über die Verwendung der Mittel im Airport Zurich Noise Fund (AZNF). Der Kanton bietet im Gegenzug Hand für eine rückzahlbare und marktüblich zu verzinsende Vorfinanzierung der vor der Flughafenprivatisierung entstandenen Entschädigungsforderungen aus formeller Enteignung. Weiter wurden eine Herabsetzung der Kantonsbeteiligung auf das gesetzliche Minimum sowie eine Regelung verschiedener Restanzen aus der Flughafenprivatisierung vereinbart.

Mit der Verselbstständigung des Flughafens übernahm die FZAG die Forderungen aus formellen Enteignungstatbeständen und passiven Schallschutzmassnahmen, soweit sie ihren Entstehungsgrund vor der Übertragung der Betriebskonzession auf die Gesellschaft haben (so

genannte «alte Lärmverpflichtungen»; § 11 Flughafengesetz; LS 748.1). § 15 des Flughafengesetzes sieht aber weiter vor, dass der Kanton Zürich für seine Verbindlichkeiten als Flughafenhalter haftbar bleibt, soweit sie vor der amtlichen Veröffentlichung der Neugründung der Gesellschaft oder ihrer Bildung aus einer bestehenden Aktiengesellschaft begründet worden sind oder ihren Entstehungsgrund vor diesem Zeitpunkt haben. Diese Regelung birgt für beide Seiten Risiken. Für die FZAG stellen die Entschädigungen für formelle Enteignungen und Schallschutzmassnahmen gegen übermässigen Fluglärm Finanzierungsbeziehungsweise Bilanzierungsrisiken dar, und der Kanton trägt im Falle einer Insolvenz der FZAG die Risiken als ehemaliger Flughafenbetreiber, als Grossaktionär, als Kreditgeber und als Standortkanton. Konkret wäre mit der Uneinbringlichkeit der Regressforderungen (Lärmentschädigungen) des Kantons Zürich gegenüber der FZAG (geschätzter Gesamtbetrag 1,2 bis 1,5 Mrd. Franken), mit einem vollständigen oder teilweisen Verlust der getätigten Beanspruchung unter dem Kreditrahmenvertrag (300 Mio. Franken), mit der Abschreibung der Beteiligung am Aktienkapital der FZAG, mit einer Haftung des Kantons Zürich aus aktienrechtlicher Verantwortlichkeit sowie mit schwer abschätzbaren volkswirtschaftlichen Schäden und Folgekosten infolge eines unabdingbar nötig werdenden Aufbaus einer geeigneten Ersatzträgerschaft zu rechnen.

Mit dem Abschluss des Zusatzvertrags zum Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999 konnte eine Lösung gefunden werden, die den Interessen beider Seiten Rechnung trägt. Sowohl der Kanton wie auch die FZAG konnten von den dargelegten Risiken weitgehend befreit werden. Der Vertrag entspricht dem Flughafengesetz und dem Fusionsvertrag vom Dezember 1999. Finanzrechtlich stellt er eine Finanzanlage oder eine gebundene Ausgabe dar, deren Tötigung in der Kompetenz des Regierungsrates liegt. Im Übrigen wäre eine vorgängige Diskussion im Kantonsrat aus börsenrechtlichen Gründen nicht möglich gewesen.

Zu Frage 1:

Der Zusatzvertrag sieht keine Garantie, sondern eine Vorfinanzierungslösung vor. Die Vorfinanzierung greift dabei erst, wenn feststeht, dass die FZAG die Lärmverbindlichkeiten trotz Stärkung der Bilanzstruktur nicht aus eigener Kraft tragen kann. Dies wird voraussichtlich der Fall sein, sobald die Schadensberechnung den Sockelbetrag von 1,1 Mrd. Franken übersteigt. Die Vorfinanzierung fällt dahin, sobald

die finanzielle Tragbarkeit für die FZAG über die Zeit wieder gegeben ist.

Falls die Vorfinanzierung greift, wird ein negativer Saldo mit einer dem Risiko entsprechenden Marge verzinst. Die Vorfinanzierung ist indessen nur ein Teil eines Gesamtpakets, das aus Sicht des Kantons verschiedene positive Elemente aufweist: Die FZAG – bei welcher der Kanton bedeutendster Aktionär ist – wird finanziell gestärkt, die Finanzierung der (alten und neuen) Lärmentschädigungen wird sichergestellt, der Regierungsrat setzt seine strategische Absicht um, die Beteiligung an der FZAG auf das gesetzliche Minimum von $33\frac{1}{3}\%$ des stimmberechtigten Kapitals plus einer Aktie abzubauen, der Kanton erhält das zur Finanzierung der 5. Bauetappe gewährte Darlehen über 300 Mio. Franken zurück, und schliesslich lassen sich bestehende Fusionsrestanzen befriedigend lösen. Bezüglich des letztgenannten Punktes schätzt der Regierungsrat den sich daraus ergebenden Vorteil auf mindestens 3,5 Mio. Franken. Insgesamt können mit der vorliegenden Vereinbarung die Risiken des Kantons im Flughafenbereich somit deutlich gesenkt werden.

Zu Frage 2:

Unter den derzeit geltenden Bestimmungen über die Rechnungslegung ist die Bildung von Rückstellungen nicht erlaubt. Erlaubt wäre hingegen der Ausweis einer Eventualverpflichtung im Anhang zur Bilanz. Unklar ist indessen die Höhe der Eventualverpflichtung, da die Höhe der Lärmverbindlichkeiten nicht hinreichend genau abschätzbar ist. Auf die Darstellung einer konkreten Eventualverpflichtung im Anhang zur Bilanz ist daher zurzeit zu verzichten.

Nach Einführung der Rechnungslegung nach IPSAS erfolgt die Bildung von Rückstellungen, wenn wahrscheinlich ist, dass die Lärmverbindlichkeiten zu einem Mittelabfluss beim Kanton führen und dieser verlässlich geschätzt werden kann. Dies wird erst nach Vorliegen der ersten Bundesgerichtsentscheide der Fall sein (voraussichtlich nach 2007). Wird dannzumal die Tragbarkeit für die FZAG mutmasslich überschritten und somit ein Mittelabfluss wahrscheinlich, so könnte eine Rückstellung durch den Kanton notwendig werden. Es ist beabsichtigt, Rückstellungen für Eventualverbindlichkeiten in der Bilanz gleich grosse Forderungen an die FZAG gegenüberzustellen.

Zu Frage 3:

Der Regierungsrat hat im Rahmen der Erarbeitung der vorliegenden Vereinbarung 18 verschiedene Handlungsoptionen unvoreingenommen und unabhängig von der jeweiligen Kompetenzordnung (Bund, Kanton und FZAG) geprüft, um die Risiken infolge alter Lärmverbindlichkeiten senken zu können. Im Zuständigkeitsbereich des Kantons wurden insbesondere die Varianten Forderungsverzicht, Debt-Equity-Swap, Kapitalerhöhung, Thesaurierung der Gewinne, Limitierung der Schadloshaltung, Vorfinanzierung sowie die Übernahme der FZAG durch den Kanton geprüft und mit der Variante «nichts tun» verglichen. Als Beurteilungskriterien dienten der Beitrag zur Lösung der Finanzierungs- und zur Bilanzierungsproblematik, die positiven und negativen Auswirkungen auf die FZAG und den Kanton, die Zuständigkeit und Handlungsfähigkeit der kantonalen Organe, die technische und rechtliche Machbarkeit sowie die Risiken und offenen Punkte. Es hat sich dabei gezeigt, dass auf Grund der Komplexität der Rahmenbedingungen keine Option alle Probleme lösen kann und daher eine Kombination von verschiedenen Optionen mit verschiedenen Beteiligten (Aktionäre/Banken/Kanton) notwendig ist. Die vorliegende Gesamtlösung erwies sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen als die einzig zielführende.

Zu Frage 4:

Die beschlossenen Massnahmen sind als Gesamtpaket zu betrachten. Eine isolierte Betrachtung von Teilmassnahmen kann zu falschen Schlüssen führen. Die Vereinbarung hat folgende wesentliche Auswirkungen auf das Finanz- und Verwaltungsvermögen des Kantons:

Der Verkauf von FZAG-Aktien aus dem Finanzvermögen führt zu einem Bilanztausch von «Beteiligungen des Finanzvermögens» zu «Kasse». Damit verbunden ist ein realisierter Kursgewinn. Dieser wird der Laufenden Rechnung des Flughafenfonds gutgeschrieben. Durch die zufließenden Mittel von schätzungsweise 48,5 Mio. Franken muss 2006 weniger Fremdkapital aufgenommen werden, was zu einem tieferen Zinsaufwand in den Folgejahren führt. Demgegenüber entfällt der Anspruch auf eine allfällige Dividendenausschüttung der FZAG auf den veräusserten Aktien.

Nach erfolgter Kapitalerhöhung entspricht die Beteiligung im Verwaltungsvermögen auf Grund der Verwässerung nicht mehr der gesetzlichen Minimalbeteiligung von $33\frac{1}{3}\%$ des stimmberechtigten Kapitals plus einer Aktie. In der Folge sind FZAG-Aktien vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen zu übertragen. Diese Übertragung stellt gemäss

§ 29 lit. c der Verordnung über die Finanzverwaltung (LS 612) eine Investitionsausgabe dar. Es handelt sich auf Grund des Flughafengesetzes um eine gebundene Ausgabe. Da jedoch ein entsprechender Voranschlagskredit (für die Investition) fehlt, muss der Regierungsrat beim Kantonsrat einen Nachtragskredit zu Lasten der Investitionsrechnung des Flughafenfonds beantragen. Dieser Nachtragskredit kann indessen erst beantragt werden, wenn der Anteil der FZAG-Aktien im Verwaltungsvermögen nicht mehr der gesetzlichen Mindestbeteiligung von $33\frac{1}{3}\%$ plus einer Aktie gemäss §8 des Flughafengesetzes entspricht. Der Regierungsrat wird daher den Nachtragskredit beantragen, sobald die geplante Kapitalerhöhung der FZAG vollzogen ist. Die übertragenen Aktien sind anschliessend auf den Nennwert von Fr. 50 abzuschreiben. Dies erfolgt gemäss § 4 lit. a des Flughafenfondsgesetzes (LS 748.3) zu Lasten der Laufenden Rechnung des Flughafenfonds und belastet die Laufende Rechnung des Kantons nicht. Die per 1. Januar 2008 geplante Einführung von IPSAS wird zu einer Aufwertung der Flughafenaktien des Flughafenfonds führen. Die erwähnte Abschreibung ist folglich vorübergehend.

Durch die Rückzahlung des Darlehens erfolgt ein Bilanztausch von «Darlehen des Finanzvermögens» zu «Kasse». In den Folgejahren entfällt der entsprechende Zinsertrag. Hingegen müssen im laufenden Jahr 300 Mio. Franken weniger Fremdkapital aufgenommen werden. Dadurch sinkt der Zinsaufwand in den Folgejahren.

Mit der Regelung der Fusionsrestanzen lassen sich gerichtliche Auseinandersetzungen mit der FZAG vermeiden. Wie viel diese Lösung wert ist, ist von den erwarteten Chancen dieser gerichtlichen Auseinandersetzungen abhängig. Gemäss Einschätzung des Regierungsrates bringt die Vereinbarung einen Vorteil von mindestens 3,5 Mio. Franken. Die FZAG schätzt den Vorteil für den Kanton deutlich höher ein.

Die Auswirkungen für den Kanton bei dem von den Interpellanten erwähnten Kapitalschnitt sind nur schwer abschätzbar. In erster Linie hätten die FZAG-Aktien des Verwaltungsvermögens auf den halbierten Nennwert von Fr. 25 abgeschrieben werden müssen. Bei 1'637'434 Aktien hätte dies eine Abschreibung von rund 41 Mio. Franken verursacht. Die Abschreibungen auf die FZAG-Aktien des Finanzvermögens wären von der Entwicklung des Börsenkurses abhängig. Wäre dieser ebenfalls um 50% gesunken, hätte dies eine Abschreibung von rund 40 Mio. Franken verursacht. Mit dem Kapitalschnitt wären indessen die Probleme der Lärmentschädigungen nicht gelöst worden.

Die Finanzierungsproblematik der FZAG hätte sich im Gegenteil zusätzlich verschärft, da sich der prozentuale Anteil des Fremdkapitals erhöht hätte. In der Folge hätten die bestehenden Fremdfinanzierungen nicht aufrechterhalten werden können. Dies hätte zu einer nachhaltig negativen Finanzierungssituation, schlimmstenfalls zu einem Konkurs der FZAG führen können. Dadurch wären dem Kanton Kosten in unbekannter Höhe entstanden.

In Bezug auf die Bilanz der FZAG wird die Vorfinanzierung der alten Lärmverpflichtungen neutral sein. Soweit die Tragbarkeit durch die FZAG nicht gegeben ist, sind die alten Lärmverpflichtungen weder zurückzustellen noch dürfen sie als immaterielle Anlagen aktiviert werden.

Zu Frage 5:

Wenn der Bund den Lärmfonds übernommen hätte, hätte auf die Vereinbarung einer Vorfinanzierung von Lärmverbindlichkeiten verzichtet werden können. Für den Kanton wäre ein Mittelabfluss aus formellen Enteignungen bzw. eine Eventualverbindlichkeit faktisch ausgeschlossen gewesen.

Zu Frage 6:

Der Airport Zurich Noise Fund (AZNF) weist per Ende 2005 einen positiven Saldo von 161,3 Mio. Franken aus. Diesem stehen Rückstellungen für Schallschutzmassnahmen von 137,1 Mio. Franken gegenüber. Ohne Anpassung der Lärmgebühren wird der Fonds jährlich um etwas über 50 Mio. Franken geäufnet. Es werden jährlich 10 bis 15 Mio. Franken für Schallschutzmassnahmen und weitere dem Reglement entsprechende Kosten von jährlich höchstens 5 Mio. Franken anfallen. Sobald Gerichtsentscheide ergeben, dass für eine zehnjährige Refinanzierungsfrist höhere Gebühren notwendig sind, wird die FZAG dem Vertrag entsprechend höhere Gebühren beantragen müssen. Erste Auszahlungen für formelle Enteignungen sind ab 2007 zu erwarten. Hierbei handelt es sich vorerst um eine begrenzte Zahl von Pilotfällen der Gemeinde Opfikon. Wann grössere Zahlungen erfolgen, kann noch nicht verlässlich abgeschätzt werden; sie werden aber nicht vor 2010 erwartet.

Zu Frage 7:

Zurzeit ist eine zuverlässig Schätzung der formellen Enteignungen sehr schwierig. Die Kosten der verbleibenden Schallschutzmassnahmen sind dagegen bezifferbar, und es ist bekannt, wann sie anfallen.

Der Kanton Zürich schätzt die Kosten der formellen Enteignungen konservativ auf 800 bis 1200 Mio. Franken. Die Mindestkosten liegen bei wenigen 100 Mio. Franken, während die höchsten möglichen Forderungen wesentlich über 1,5 Mrd. Franken liegen würden. Die Wahrscheinlichkeit solch hoher Beträge schätzt der Regierungsrat jedoch als sehr klein ein. Die Auszahlung kann für die Pilotfälle in Opfikon 2007 erwartet werden. Die Auszahlung der übrigen Fälle hängt davon ab, wie viele offene Fragen nach den ersten Bundesgerichtsentscheiden noch verbleiben. Es muss aber für die verschiedenen Regionen mit mehreren Bundesgerichtsentscheiden gerechnet werden, bis die Gesamtsumme berechnet werden kann und gesicherte Grundlagen bestehen, um aussergerichtliche Vereinbarungen abschliessen zu können. Das Abwarten der höchstrichterlichen Entscheide ist nötig, um eine Gleichbehandlung der Grundeigentümer gewährleisten zu können.

Die Forderungen beziehen sich auf Sachverhalte der Vergangenheit. Der Grossteil der Forderungen entfällt auf Sachverhalte vor der Konzessionsübertragung. In welchem Ausmass sich eine künftige Änderung der An- und Abflugverfahren auf die Höhe der Entschädigungen auswirkt, ist offen. Im Rahmen des SIL-Verfahrens werden die erwarteten Entschädigungen so gut wie möglich geschätzt und fliessen in die Bewertung der einzelnen Varianten ein.

Zu Frage 8:

An der Generalversammlung der FZAG vom 11. April 2006 wurde beschlossen, zur Verbesserung der Kapitalstruktur und Verstärkung der Eigenmittel im Hinblick auf mögliche Lärmverbindlichkeiten genehmigtes Kapital von nominal Fr. 61'403'750 zu schaffen. Dazu sollen 1'228'075 neue Aktien zu je Fr. 50 Nennwert ausgegeben werden. Der Preis, zu dem die Aktien aus der Kapitalerhöhung platziert werden, erfolgt zu Marktpreisen (Börsenkurs per 18. April 2006: Fr. 271,5) und soll im Rahmen eines «Bookbuilding»-Verfahrens ermittelt werden.

Zu Frage 9:

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, eine Aktienkapitalerhöhung durchzuführen. Im vorliegenden Fall wird eine Aktienemission in der Grössenordnung von 300 Mio. Franken mittels einer Kapitalerhöhung von nominal Fr. 61'403'750 durch Ausgabe von 1'228'075 neuen Aktien zu je Fr. 50 Nennwert unter Wahrung der Bezugsrechte der bisherigen Aktionäre durchgeführt. Die daraus entstehenden Aktien werden

den bisherigen Aktionären im Bezugsverhältnis von 1:4 zum Bezug angeboten werden. Die Bezugsrechte können, müssen aber nicht ausgeübt werden. Aktien, für die das Bezugsrecht nicht ausgeübt wird, sollen im Markt platziert werden. Der Preis, zu dem die Aktien aus der Kapitalerhöhung platziert werden, erfolgt «at Market» (zum dannzumaligen aktuellen Kurs Fr. 271,5 per 18. April 2006) und wird im Rahmen eines «Bookbuilding»-Verfahrens abschliessend ermittelt. «At Market» bedeutet, dass die neuen Aktien den Investoren ohne Abschlagszahlung angeboten werden. Als Konsequenz weisen die Bezugsrechte keinen Wert auf und sind daher nicht handelbar. Da es keinen Abschlag auf den Börsenkurs gibt, werden die Zeichnungsvolumen der alten Aktionäre erfahrungsgemäss geringer sein. Aktien, die nicht von bestehenden Aktionären gezeichnet werden, werden neuen Investoren angeboten («International Offering»). Somit sind eher neue Investoren und damit eine breitere Streuung erreichbar. Dies ist für die Platzierung des vorliegenden Volumens notwendig; Voraussetzung ist jedoch ein entsprechendes Marktumfeld. Mit dem gewählten Verfahren wird ein höherer Platzierungspreis erzielt, aber der Gesamtbetrag steht erst nach Ende der Transaktion fest. Zur finanziellen Stärkung der FZAG sind somit weniger Aktien mit einem höheren Emissionspreis notwendig.

Ein weiterer Vorteil des «Bookbuilding»-Verfahrens liegt in der hohen Transparenz und der marktgerechten Gestaltung der Aktienemission, wozu insbesondere auch der «Greenshoe» dient. Die häufig angetroffene Transaktionsstruktur mit einem Bezugsrecht zu einem Festpreis mit Discount (Abschlag auf den Marktpreis) ist für die vorliegende Situation gemäss eingehenden Abklärungen mit den Banken weniger geeignet, da der Kanton dann entweder seine Aktien vor der Transaktion separat verkaufen oder seine Bezugsrechte im Markt veräussern müsste. Beide Schritte irritieren den Nachfragemarkt, da die möglichen Interessenten sowohl für Aktien des Kantons wie für Zeichnung nicht ausgeübter Bezugsrechte angefragt würden. Die Veräusserung zum Marktpreis ist hingegen ideal, da dies eine gemeinsame Transaktion mit der FZAG ergibt.

Zu Frage 10:

Die FZAG und der Kanton haben im Vorfeld der Vereinbarung alle Vorsichtsmassnahmen ergriffen, um den Kreis der eingebundenen Personen möglichst klein zu halten. Beigezogene Experten und Banken mussten Vertraulichkeitserklärungen unterzeichnen. Dadurch

sollten einerseits kurzfristige Kursschwankungen und andererseits Insiderverdachtsmomente vermieden werden. Kurz vor Publikation war ein starker Anstieg des Aktienkurses der FZAG zu beobachten. Es wurden jedoch nur sehr kleine Volumina gehandelt, was beim bestehenden geringen Free Float aber ausreichte, um die erwähnten starken Schwankungen zu bewirken. Daraus kann indessen nicht abgeleitet werden, dass vor der Information der Öffentlichkeit potenzielle Investoren kontaktiert worden sind. Vergleichbare Kurssprünge waren in den vergangenen Monaten immer wieder zu beobachten.

Zu Frage 11:

Mit Bezug auf das vorliegende Übereinkommen waren die Interessen von Regierungsrat und Verwaltungsrat weitgehend identisch. Gemeinsames Ziel musste es sein, die bestehenden Risiken aus den formellen Enteignungen auf ein Restrisiko verringern zu können. Der Regierungsrat forderte dabei, dass sämtliche der FZAG verfügbare Mittel zuerst ergriffen werden, bevor der Kanton eine Hilfestellung ergreifen kann. Gleichzeitig war es dem Verwaltungsrat ein Anliegen, die Problemstellung so weit wie möglich ohne staatliche Unterstützung zu lösen. Der Regierungsrat beabsichtigt, die Vertretung des Regierungsrats im Verwaltungsrat der FZAG im Rahmen der Überprüfung der Eigentümerstrategie nochmals vertieft zu prüfen und endgültig festzulegen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Am 25. September 2006 haben Sie gemeinsame Beratung dieser beiden Geschäfte beschlossen. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat 73/2006 nicht zu überweisen. Der Rat hat zu entscheiden.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Mit dem Antrag der Regierung, unser Postulat nicht zu überweisen, bin ich nicht einverstanden und habe auch gute Gründe dafür. Es ist richtig, dass in der Zeit seit dem Einreichen des Postulates und heute erfreulicherweise einiges gegangen ist. Und dabei waren sicher der Druck der Öffentlichkeit und zahlreiche parlamentarische Vorstösse zu diesem Thema daran mitbeteiligt. Mit dem Regierungsratsbeschluss von März 2006, also vor rund einem Jahr, wurde das Verhältnis zwischen dem Kanton Zürich und der Flughafen Zürich AG neu geregelt; Sie mögen sich erinnern, das ist die ganze Geschichte mit der Kapitalerhöhung der Flughafen Zürich

AG um 300 Millionen Franken und dem Kanton Zürich, der als Gläubiger und Vorfinanzierer für den Flughafen fungieren wird, wenn die Entschädigungsforderungen für formelle Enteignungen 1,1 Milliarden Franken übersteigen sollten. Die Details dieser Vereinbarung sind ja Gegenstand der Interpellation (94/2006) vom nächsten Traktandum, welches mit diesem gemeinsam behandelt wird.

Der Zürcher Regierung wurde es anscheinend doch ein bisschen unheimlich, als sie an all die Entschädigungsforderungen dachte, die vielleicht einmal auf die Flughafenbetreiberin Unique zukommen könnten. Wir sind aber immerhin beruhigt, dass dieser Zustand der Verunsicherung doch noch eingetreten ist. In Bern machte man sich diesbezüglich nämlich schon lange Sorgen. Nur gerade zwei wichtige Anliegen unseres Postulates sind auch erfüllt.

Erstens: Der Airport Zurich Noise Fund wird nun doch zu Transparenz verpflichtet, indem er sein Reglement veröffentlichen muss. Und die Flughafen Zürich AG muss die Verwendung der Fondsgelder einem speziellen – sagen wir mal – Insiderkomitee aus Flughafenvertretern offen legen.

Zweitens: Die vereinnahmten Lärmgebühren müssen jetzt separat in der Erfolgsrechnung ausgewiesen werden und dürfen nur zweckgebunden verwendet werden.

Aber der Regierungsrat ist meiner Meinung nach, nachdem er die richtige Richtung eingeschlagen hat, auf halbem Weg stehen geblieben. Warum denn das? Das Kernanliegen nämlich, dass der Kanton Zürich beim Bund vorstellig wird, dass die Flughafen Zürich AG durch ein Gesetz verpflichtet wird, gewisse vorgeschriebene Bedingungen beim Lärmfonds zu erfüllen, ist dem Regierungsrat nicht einmal mehr eine Zeile wert in der Antwortschrift. Dabei ist die ganze Thematik auf Bundesebene zu regeln und dies aus folgendem Grund: Der passende Ort für eine Gesetzesformulierung wäre sicher das eidgenössische Luftfahrtgesetz, weil man so eine Regelung skizzieren könnte, die nicht nur für den Kanton Zürich Gültigkeit hätte. Die anderen Landesflughäfen kämpfen nämlich auch mit Lärm- und Entschädigungsproblemen.

Ebenfalls noch nicht erfüllt ist eine weitere klare Forderung des Postulates: Die Aufsicht und Kontrolle dieses Lärmfonds sollte durch den Staat erfolgen und nicht durch sein eigenes Komitee, wie das jetzt der Fall ist. Das Reglement des Lärmfonds ist in der Zwischenzeit tatsächlich veröffentlicht worden, seit drei Monaten sogar auf Deutsch. Jetzt

wissen wir endlich, für welche Art Aufwendungen der Flughafen berechtigt ist, die Fondsgelder zu benützen. Das ist eine lange Liste: selbstverständlich Schallschutzmassnahmen und Entschädigungen für formelle Enteignungen. Aber die Liste geht noch viel weiter. Da ist von Expertisenberichten, Anwaltskosten, PR-Aktivitäten, Ausgaben für Randschleppenwirbelschutz – das sind die berühmten Dachziegelklammerungen – et cetera die Rede. Das sind also genau solche Aktivitäten, die den kritischeren Geistern schon immer ein Dorn im Auge waren. Und zusätzlich behält sich Unique vor – ich zitiere – «weitere notwendige Umweltaufgaben über diesen Fonds abzuwickeln, wenn dies zweckmässig erscheine». So gibt sich die Flughafen Zürich AG einen Generalfreipass für die Finanzierung von allerlei so Auslagen. Sie werden jetzt sicher denken «das muss doch der Flughafen selber wissen, wie viel von den Fondsgeldern er wofür verwenden will, es ist schliesslich sein eigener Fonds». Das stimmt so eben nicht, denn uns Steuerzahlerinnen und Steuerzahler kann es sehr wohl auch treffen. Der Kanton Zürich hat ja eben diese berechtigten Zweifel bekommen, ob die Fondsgelder tatsächlich für alle Entschädigungsforderungen reichen werden, und hat im Frühling 2006 besagte Vereinbarung beschlossen.

Fakt ist aber, dass zum jetzigen Zeitpunkt niemand genau sagen kann, wie hoch diese Entschädigungszahlungen einmal sein werden. Die Zahl variiert je nach Experte, denn es geht in Zukunft ja nicht nur um die – sage ich mal – einigermaßen gesicherten alten Lärmverbindlichkeiten, sondern auch um die neuen, also diejenigen, die nach dem Juni 2001 entstanden sind. Man weiss nicht präzise, was noch auf die Unique zukommen wird. In sehr pessimistischen Szenarien sind das Beträge in Milliardenhöhe. Es wäre daher wichtig, dass die Fondsgelder ausschliesslich für diese Zahlungen und die Schallschutzmassnahmen gebraucht werden. Momentan befinden sich per Ende 2006 übrigens 175,3 Millionen Franken im Fonds. Besonders stossend ist es, wenn die Kosten für die Anwälte aus dem Fonds bezahlt werden, die die berechtigten Forderungen der belasteten Grundeigentümerinnen und -eigentümer bekämpfen. Dann wird das Geld nicht nur für die Entschädigungen, sondern auch gegen die Entschädigungen verbraucht. Uns muss es interessieren, was mit dem Geld des Fonds passiert, denn der Kanton muss einspringen, sollte die Flughafen Zürich AG dazu nicht mehr fähig sein. Auch mit der getroffenen Vereinbarung ist die Gefahr der Zahlungspflicht des Kantons nicht vom Tisch.

Darum ist es uns wichtig, dass der Kanton und der Bund über die Verwendung der Fondsgelder mitbestimmen können. Auch darum braucht es endlich gesetzliche Richtlinien und Vorgaben.

Zurzeit hat der Kanton eine Vertretung im Fondskomitee. Diese Person hat aber lediglich Beobachterstatus. Sie darf nicht mitentscheiden. Dass die Vertreter des Kantons im Verwaltungsrat hier nicht intervenieren und die Änderung des Reglements veranlassen kann, ist absolut inakzeptabel, wenn man bedenkt, wie sehr der Kanton Zürich in dieses ganze Thema involviert ist.

Bitte überweisen Sie trotzdem unser Postulat. Ein erstes Schrittchen ist mit dem Fondsreglement getan. Mit unserem Postulat kann jetzt der richtige grosse Schritt folgen.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Zuerst unsere Stellungnahme zur Forderung nach gesetzlichen Grundlagen für den AZNF: Wir gehen mit der Regierung darin einig, dass mit der Offenlegung des Fondsreglements die berechtigten Kernanliegen der Postulanten erfüllt sind. Nun zu unserer Interpellation zur Kapitalerhöhung Flughafen Zürich und der Lärmentschädigung.

Obwohl die Fragen Punkt für Punkt beantwortet worden sind, sind wir nicht in allen Punkten mit der Beantwortung einverstanden. Für mich ist absolut unverständlich, wie der Gesamtregierungsrat, Anwesende ausgeschlossen, in dieser Angelegenheit vorgegangen ist, auch unverständlich, dass der Regierung in dieser Sache allein entschieden hat. Wie oft haben wir in diesem Saal schon zu sprichwörtlichem «Hafenkäse» Stellung genommen, zu diesem Risikotransfer, der nach oben offen ist, und der Vernichtung von Bezugsrechten. In diesem Geschäft hat der Regierungsrat allein entschieden.

Ich bin als persönlich haftender Unternehmer ein Freund der Marktwirtschaft. Damit es klar ist, ich bin gegen Planwirtschaft und ganz generell gegen unsinnige Plafonierungen. Wenn also wie hier in diesem Saal nicht alle Aktionäre gleich behandelt werden und ein dem Markt zugeführtes, privatwirtschaftlich geführtes Unternehmen wie die Unique oder die Flughafen Zürich AG und vor allem andere Aktionäre dazu noch dafür belohnt werden, dass die Flughafen Zürich AG die Risiken dem Kanton Zürich übergeben kann, dann ist etwas faul. Eine Übernahme solcher staatlicher Bürgschaften entspricht weder meinen ordnungspolitischen liberalen Vorstellungen und erst recht

nicht meinen Vorstellungen von Unternehmertum. Es ist dasselbe Gedankengut, wie es gewisse Manager pflegen, und das mit eigenverantwortlichem Handeln und Unternehmertum nichts am Hut hat. Wie wir wissen, hat der Aktionär Kanton Zürich von der Flughafen Zürich AG sämtliches Risiko für Lärmforderungen, welche den Betrag von einer Milliarde übersteigen, übernommen. Und für diese Risikoübernahme wurde der Kanton nicht etwa entschädigt, nein, er hat als einziger Aktionär sogar noch auf wertvolle Bezugsrechte verzichtet und damit den andern Aktionären Mehrwert verschafft. Und das ist noch nicht alles. Mit dieser Vereinbarung ist der Kanton dem Bundesgericht ausgeliefert. Je nach Beurteilung können Forderungen von mehreren hundert Millionen oder noch mehr bei einer entsprechenden Gerichtsbeurteilung entstehen. Hat denn der Kanton von der gerichtlich verfügbaren Nachzahlung für das Spitalpersonal nichts gelernt?

Es ist nun geradezu lächerlich, wenn der Regierungsrat die für den Kanton Zürich resultierenden Vorteile aufzählt. So werde das Darlehen von 300 Millionen Franken, welches für die Finanzierung der fünften Etappe gewährt worden ist, zurückbezahlt. Meine Bemerkung: Ein Darlehen hat doch die Funktion, dass man es zurückzahlt und nicht abschreibt.

Zweitens: Die Lösung von Fusionsrestanzen ergäbe einen finanziellen Vorteil von 3,5 Millionen Franken für den Kanton. Das ist ja lächerlich, wenn man dem das unbekannte Risiko des den 1,1 Milliarden Franken übersteigenden Betrag gegenüberstellt.

Drittens, ein weiteres Argument: Die Flughafen Zürich AG wird finanziell gestärkt. Das stimmt tatsächlich. Die Kosten gehen zu Lasten des Kantons. Die finanzielle Stärkung ist auch der Börse nicht verborgen geblieben. Vom Kurs im ersten Quartal 2003 bei rund 30 Franken hat sich der Aktienkurs seither fast versechzehnfacht auf über 475 Franken. Allein seit der Bekanntgabe des Risikotransfers zum Kanton ist der Kurs damit um 225 Franken gestiegen. Ich will richtig verstanden werden, ich habe nichts gegen steigende Aktienkurse. Alle Aktionäre haben ein Bezugsrecht im Verhältnis von eins zu vier erhalten, nur der Kanton Zürich hat dieses nicht ausgeübt und damit auf einen Kursgewinn von über 100 Millionen Franken verzichtet, beziehungsweise diesen den anderen Aktionären überlassen. Recht naiv kommt das Argument daher, man habe auf die Bezugsrechte verzichtet, um die Beteiligung des Kantons Zürich auf die 33,333 Prozent abzubauen. Für alle, die es noch nicht wissen, man kann seine Beteiligung an ei-

ner kotierten Gesellschaft an der Börse nicht nur heimlich aufstocken, wie dies gegenwärtig mit einigen Schweizer Werten geschieht, sondern man kann seine Beteiligung auch schrittweise antizyklisch diskret reduzieren. Mehrwert kann man auch mit dem konservativen Verschreiben von Optionen erzielen. Aber auch mit der Wertschriftenbewirtschaftung der Beamtenkasse hatte der Regierungsrat nicht gerade eine glückliche Hand. «Oben kaufen, unten geben» ergibt ganz sicher nicht die geforderte Rendite, welche auch einen Teuerungsausgleich ermöglicht.

Sehr unbefriedigend ist die Antwort auf die Frage nach dem starken Kursanstieg der Flughafen-Zürich-AG-Aktien im zeitlichen Umfeld dieser Vereinbarung. Ich bezweifle, ob der Kreis der eingebundenen Personen wirklich so klein war, wie der Regierungsrat gutgläubig nach aussen argumentierte. Externe Berater sind Hilfe und Risiko zugleich. Der massiv steigende Börsenkurs widerspiegelt jedenfalls eine andere Auffassung über die zukünftig zu erwartenden Risiken als jene, die der Regierungsrat nach aussen vertrat. Und wenn etwas effizient ist im Umsetzen einer Markterwartung, dann ist dies sehr oft der Börsenkurs, der unmittelbar die vermeintlich vertraulichen Informationen und Erwartungen widerspiegelt. Ich bin nun nicht mehr verwundert darüber, dass die Österreicher ein so leichtes Spiel auf dem Schweizer Börsenparkett haben, wenn ich sehe, wie naiv selbst der Staat mit seinen börsenkotierten Beteiligungen umspringt und sich als Aktionär freiwillig benachteiligt und gewollt oder ungewollt anderen Aktionären Mehrwert verschafft und sich so über den Tisch ziehen lässt. Ich hätte möglicherweise nichts unternommen, wenn der Kanton Zürich als Aktionär von diesen Vorgängen wenigstens gleich wie die anderen Aktionäre profitiert hätte. Wir haben hier ein Beispiel, wie man meint, etwas Gutes getan zu haben, die Interessen der Steuerzahler aber bestimmt nicht mit demselben Nachdruck vertreten hat.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ich spreche zu den gesetzlichen Grundlagen. Der Kanton hat nun eine Verpflichtung zur Vorfinanzierung übernommen für Lärmkosten, welche 1,1 Milliarden Franken überschreiten. Im Moment ist es reine Spekulation zu beurteilen, ob diese Vorfinanzierung je gebraucht wird. Ich denke, wohl eher nicht, nach dem, was die ersten Entscheide waren. Es ist aber auf alle Fälle im Interesse des Kantons, dass das quellwasserklar abgewickelt wird. Wir sind zwar froh um die Neuerungen, sind aber mit den Postulanten

der Meinung, dass der Bund hier eine Aufsichtspflicht zu übernehmen hat. Wohl will der Bund seine Einflussnahme auf die Landesflughäfen verstärken – so steht es zumindest im Bericht des Bundesrates zur Luftfahrtpolitik –, aber wenn sich dann der Bundesrat konkret engagieren sollte, zum Beispiel als Treuhänder für die Lärmfondsgelder, dann kneift er, und das ist ärgerlich. Es geht hier nicht um ein personalisiertes Misstrauen gegenüber heute aktiven Personen – ich möchte das wirklich betonen –, aber in der Vergangenheit gab es einen äusserst kreativen Umgang mit dem Titel des Fonds. Und weil der Kanton selber früher eine sehr umstrittene Politik mit Lärmfondsgeldern machte, sehen wir die Forderungen dieses Postulates als vertrauensbildende Massnahme, wenn das der Bund im Luftfahrtgesetz regelt. Wir bitten um Unterstützung.

Werner Bosshard (SVP, Rümlang): Verschiedene Fragestellerinnen und Fragesteller, Postulantinnen und Postulanten haben sich am AZNF, Airport Zürich Noise Fund, schon zu profilieren versucht. Die Anfragen 155/2004 und 338/2005 mit durchaus gescheiterten und berechtigten Fragen sind von der Regierung umfassend beantwortet worden. Hätten die Postulantin und die Postulanten die Antworten gelesen, verstanden und akzeptiert, hätten sie das vorliegende Postulat gar nicht mehr einreichen müssen.

Lassen Sie mich mit einem Rückblick beginnen. Kurz vor dem bisherigen Höhepunkt des Luftverkehrs ist mit dem Flughafengesetz vom 12. Juli 1999 und dem Fusionsvertrag zwischen dem Kanton und der FIG, Flughafen Immobilien Gesellschaft, die Privatisierung des Flughafens durchgepeitscht worden. Mit dem Flughafenfondsgesetz vom 20. August 2001 wurde dann eben dieser Flughafenfonds geschaffen. Er dient zur Finanzierung der dem Staat zukommenden Aufgaben im Luftverkehr. Aus dem Buchgewinn, den der Kanton aus der Privatisierung des Flughafens erzielte, wurde der Fonds mit 3 Millionen Franken gespiesen. Dieser Fonds wird in der Leistungsgruppe 5921 der Staatsrechnung abgebildet.

Etwas ganz anderes ist der AZNF, Airport Zürich Noise Fund, auf den sich die Fragestellerinnen und Fragesteller, Postulantinnen und Postulanten eingeschossen haben. Der AZNF ist kein Fonds des Kantons, sondern eine spezielle Rechnung innerhalb der Flughafen Zürich AG. In ihn fliessen die von den Fluggesellschaften erhobenen Lärmgebühren. Über die Verwendung der Mittel beschliesst das Noise Fund

Committee, in dem unter anderem Vertreter des Bundes und der in Zürich tätigen Luftverkehrsgesellschaften Einsitz haben. Die FZAG und der Kanton, unter Federführung der Volkswirtschaftsdirektion, haben in der Zwischenzeit Handlungsbedarf erkannt und am 8. März 2006 einen Zusatzvertrag zum seinerzeitigen Fusionsvertrag abgeschlossen. Dieser Zusatzvertrag hält unter Ziffer 7 fest, die FZAG habe über die vereinnahmten Lärmgebühren in einem Anhang zum Geschäftsbericht Rechenschaft abzulegen. Weiter sollen die Mittel des Fonds in frei verfügbaren liquiden Mitteln auf einem separaten Konto der FZAG bei einer schweizerischen Bank bereitgehalten werden. Die Finanzkommission hat den Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag eingehend geprüft und dem Regierungsrat am 22. Juni 2006 schriftlich mitgeteilt, dass der Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag mit dem Flughafengesetz und dem Finanzhaushaltsgesetz konform sei, dass aber für den Kanton Zürich weiterhin ein nicht bezifferbares finanzielles Risiko bestehe.

Wir sollten es dem Regierungsrat ersparen, in Bern vorstellig zu werden, um ein Bundesgesetz über den Fonds eines privaten Unternehmens zu erlassen. Wenn schon, dann kann das im nächsten Jahr – oder in diesem Jahr, heisst es jetzt, ich habe das Manuskript letztes Jahr geschrieben (*Heiterkeit*) – Neu-Nationalrat Urs Hany tun. Sachlich sind die Anliegen der Postulantinnen und Postulanten erfüllt. Die Finanzkommission hat sich bei der Behandlung des Nachtragskredites, welcher nötig wurde wegen der Erhöhung des Aktienkapitals des Flughafens, auch intensiv befasst, lieber Adrian Bergmann, ob da alles mit rechten Dingen zugegangen ist. Und sie ist zum Schluss gekommen, es sei mit rechten Dingen zugegangen, niemand sei benachteiligt worden.

Hansruedi Hartmann (FDP, Gossau): Als Mitglied dieses Rates mit Standort weitab vom Geschütz, das heisst vom Flughafen – ich wohne in Gossau, im schönen Zürcher Oberland –, hat meine Fraktion mir das Vertrauen geschenkt, über den Fraktionsbeschluss betreffend Postulat 73/2006, Gesetzliche Grundlagen für den Airport Zurich Noise Fund, zu referieren. Das mache ich gerne, das macht Freude. (*Heiterkeit.*)

Die Antwort des Regierungsrates zeigt klar auf, dass die Kernforderungen der Postulanten erfüllt sind. Das stellt ja auch Priska Seiler teilweise fest. Wir glauben an diese Erfüllung des Regierungsrates in

der FDP. Das Tätigwerden auf Bundesebene und die Generierung neuer Gesetze ist daher nicht nötig; Kollege Werner Bosshard hat die Details erläutert, ich verzichte auf weitere Ausführungen. Die FDP-Fraktion wird dem Antrag des Regierungsrates zustimmen und daher das Postulat nicht überweisen.

Noch eine Bemerkung im Namen eines Teils der Betroffenen rund um den Flughafen. Es gibt dort Hausbesitzerinnen und Hausbesitzer, die sich daran stören, dass die Flughafen Zürich AG entscheidet, welche Fenster an welchen Häusern zu ersetzen sind und auf welchen Dächern die Ziegel mit Klammern zu klammern sind. Bisher haben sich einige Hausbesitzer erfolgreich gewehrt dagegen. Dass dies nötig ist, erachte ich als unschön. Fensterersatz und Dachziegelklammerung sollten freiheitlicher gehandhabt werden.

Willy Furter (EVP, Zürich): Die EVP-Fraktion wird das Postulat 73/2006 im Sinne der Regierung nicht überweisen. Mit Regierungsratsbeschluss vom 8. März 2006 hat der Regierungsrat einem Gesamtpaket zur Bereinigung verschiedener offener Fragen im Verhältnis zwischen dem Kanton und der Flughafen Zürich AG, abgekürzt FZAG, zugestimmt im so genannten Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999. Mit Datum vom 13. März 2006 wurde das vorliegende Postulat eingereicht, also kurz nach dem obigen Regierungsratsbeschluss. Einen wichtigen Bestandteil des Zusatzvertrages bildet die Verpflichtung der FZAG zur Schaffung von Transparenz über die Verwendung der Mittel im AZNF, Airport Zurich Noise Fund; zum Glück haben die Verantwortlichen ein gutes deutsches Wort gefunden. Die bisherige Praxis der FZAG zur Offenlegung des AZNF wurde präzisiert, indem die Flughafenbetreiberin verpflichtet wurde, über die vereinnahmten Lärmgebühren gesondert Rechenschaft im Anhang zur Jahresrechnung und im Geschäftsbericht abzulegen und die vereinnahmten Lärmgebühren zweckgebunden zur Finanzierung beziehungsweise Refinanzierung von Lärmkosten zu verwenden. Zur Umsetzung dieser vertraglichen Verpflichtungen ist eine Anpassung des Fondsreglements des AZNF erforderlich. Die FZAG hat sich verpflichtet, das überarbeitete Fondsreglement zu veröffentlichen.

Mit der vereinbarten Schaffung von Transparenz über die Verwendung der Mittel im AZNF und der Verpflichtung der Offenlegung des Fondsreglements sind die Kernanliegen der Postulanten erfüllt. Die EVP-Fraktion empfiehlt Ihnen deshalb, das Postulat abzulehnen.

Thomas Hardegger (SP, Rümli): Natürlich ist es ein privates Unternehmen, und dadurch ist dieser Fonds jetzt auch dem Privatrecht unterstellt. Aber dadurch, dass der Kanton subsidiär haftet für die Situation, wenn das Geld nicht reicht, hat der Kanton natürlich auch eine Mitwirkungspflicht. Und da zeigt jetzt eben dieses Reglement, dass das so nicht funktioniert und dass so die Mitsprache des Kantons hier nicht gegeben ist. Das einzige, was erfüllt ist, ist die Transparenz. Und weil jetzt mittlerweile die Transparenz erfüllt ist, wissen wir, dass es nicht sichergestellt ist, dass die Mittel aus diesem AZNF-Fonds wirklich zweckgebunden verwendet werden. Es gibt zwei Punkte in diesem Reglement, die sehr fragwürdig sind. Der erste Punkt – Priska Seiler hat das erwähnt – ist die Verwendung der Gelder. Hier hat es einen Generalfreipass, der es Unique erlaubt, Mittel einzusetzen, um eben die berechtigten Forderungen von Belasteten zu bekämpfen. Da bezahlen also die Leute, die Anspruch haben auf Entschädigungen, mit diesen Geldern ihre Gegner mit. Und das Zweite ist, dass die Kontrolle nicht gewährleistet ist, weil der Kanton und der Bund nur Beobachterstatus haben. Das heisst, sie können zwar feststellen, dass das Geld falsch oder nicht zweckgebunden verwendet wird, aber sie haben keine Möglichkeit, hier einzugreifen. Und das kann doch nicht im Sinn des Kantons sein und insbesondere nicht im Sinn der Leute, die Anspruch auf Entschädigungsgelder haben.

Ich bitte Sie, unterstützen Sie das Postulat, damit zumindest auf Bundesebene hier etwas gemacht werden kann. Ich danke Ihnen.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Mit Beschluss vom 8. März 2006 hat der Regierungsrat einem Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999 mit der Flughafen Zürich AG zugestimmt. Der Zusatzvertrag verpflichtet die Flughafenbetreiberin zur Umsetzung verschiedener Massnahmen zur Stärkung ihrer Bilanzstruktur, um allfällige Kosten für Fluglärmentschädigungen bis zu 1,1 Milliarden Franken selber tragen zu können. Das Gesamtpaket sieht sodann eine Reduktion der Kantonsbeteiligung auf das gesetzliche Minimum sowie Regelungen für verschiedene Restanzen aus der Flughafenprivatisierung vor. Ein wichtiger Bestandteil dieses Zusatzvertrages bildet die Verpflichtung der FZAG zur Schaffung von Transparenz für die Öffentlichkeit über die Verwendung der Mittel des Airport Zurich Noise Fund. Die Flughafenbetreiberin wurde verpflichtet, über die einge-

nommenen Lärmgebühren gesondert Rechenschaft im Anhang zur Jahresrechnung und im Geschäftsbericht abzulegen und die eingenommenen Lärmgebühren zweckgebunden zur Finanzierung beziehungsweise Refinanzierung von Lärmkosten zu verwenden. Als Lärmkosten werden die mit dem Betrieb des Flughafens Kloten zusammenhängenden Kosten für alte und neue Lärmverbindlichkeiten, Schallschutzmassnahmen sowie mit dem Fluglärm in unmittelbarem Zusammenhang stehende Betriebs-, Prozess- und Kapitalkosten definiert. Auch das ist seit einiger Zeit transparent.

Zur Umsetzung dieser Verpflichtungen aus dem Zusatzvertrag wurde das Fondsreglement des AZNF überarbeitet. Das Reglement wurde inzwischen vom Verwaltungsrat beschlossen und ist auf dem Internet der FZAG publiziert worden. Das Reglement sieht neu vor, dass der Kanton einen Vertreter im AZNF-Committee im Beobachterstatus stellen kann. Dadurch erhält der Kanton Einblick in die Buchführung. Mit der vereinbarten Schaffung von Transparenz über die Verwendung der Mittel im Airport Noise Fund und der bereits erfüllten Verpflichtung zur Offenlegung des Fondsreglements sind die Kernanliegen der Postulanten erfüllt. Die vorgesehene Mittelverwendung ist in der Beurteilung des Regierungsrates sachgerecht. Mit der getroffenen Lösung wurde somit bereits mehr erreicht, als mit dem von den Postulanten geforderten Tätigwerden auf Bundesebene je erreicht werden kann.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat 73/2006 nicht zu überweisen. Ich bedanke mich.

14586

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 92 : 64 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Zum Geschäft 8 gibt es keine weiteren Wortmeldungen.

Die Geschäfte 7 und 8 sind erledigt.

Verschiedenes

Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Adrian Hug, Zürich

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Es ist ein Rücktrittsgesuch eingegangen.

Adrian Hug, CVP, Zürich, ersucht um vorzeitigen Rücktritt aus dem Kantonsrat. Gestützt auf Paragraf 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte hat der Kantonsrat über dieses Rücktrittsgesuch zu entscheiden. Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall.

Der Rücktritt per 23. April 2007 ist genehmigt.

Schluss der Sitzung: 11.50 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 26. März 2007

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 23. Mai 2007.