


**222. Sitzung, Montag, 10. Mai 1999, 8.15 Uhr**

Vorsitz: Kurt Schellenberg (FDP, Wetzikon)

**Verhandlungsgegenstände**
**1. Mitteilungen**

- Stellungnahme der Bundesversammlung zur Standesinitiative des Kantons Zürich betreffend eidgenössische Motorfahrzeugsteuer ..... Seite 16688
- Antworten auf Anfragen
  - *Altstadtzone Zürich 1, Rekursbehandlung durch den Regierungsrat*  
KR-Nr. 34/1999 ..... Seite 16688
  - *Schutzentlassung und Abbruch der ehemaligen Militärkaserne und der Polizeikaserne*  
KR-Nr. 35/1999 ..... Seite 16691
  - *Sponsoring von öffentlichen Schulen*  
KR-Nr. 51/1999 ..... Seite 16693
  - *Einstellung des Güterverkehrs im Bahnhof Andelfingen*  
KR-Nr. 55/1999 ..... Seite 16695
  - *Handhabung § 15 und § 16 des Gastgewerbegesetzes*  
KR-Nr. 57/1999 ..... Seite 16698

**2. Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum (Bewilligung eines Kredits für Beiträge an die «Standortmarketing Zürich AG»; Ablauf der Referendumsfrist)**

Antrag des Büros des Kantonsrates vom 22. April 1999

KR-Nr. 131/1999 ..... Seite 16700

**3. Begnadigungsgesuch**

Antrag des Regierungsrates vom 14. Oktober 1998 und gleichlautender Antrag der Begnadigungskommission vom 19. Februar 1999

KR-Nr. 382/1999..... Seite 16701

**4. Gesetz über das Arbeitsverhältnis der Lehrpersonen an der Volksschule (Lehrerpersonalgesetz)**

Antrag der Redaktionskommission vom 22. April 1999,

**3653b**..... Seite 16703

**5. Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz)**

Antrag des Regierungsrates vom 22. Juli 1998 und geänderter Antrag der Kommission vom 23. März 1999, Fortsetzung der Beratungen, **3659a**..... Seite 16713

**7. Änderung des Gesetzes über die Erbschafts- und Schenkungssteuer (Erbschafts- und Schenkungssteuergesetz vom 28. September 1986)**

Antrag des Regierungsrates vom 8. Juli 1998 und geänderter Antrag der Kommission vom 21. April 1999,

**3655a**..... Seite 16760

**Verschiedenes**

– Fraktions- oder persönliche Erklärungen

- *Persönliche Erklärung Hartmuth Attenhofer betreffend seiner Aussage zu § 7 des Flughafengesetzes*..... Seite 16747

**Geschäftsordnung**

*Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil):* Ich beantrage Ihnen,

*Traktandum 6, die Behandlung der Vorlage 3697a, Gesetz über die Auslagerung von Informatikdienstleistungen, auf die Sitzung vom 17. Mai zu verschieben.*

Die nachfolgenden Traktanden 7 bis 11 sind Anträge, die ebenfalls Vorlagen des Regierungsrates betreffen. Die entsprechenden A-Vorlagen der Kommissionen datieren aus den Monaten Januar bis April. Es ist nicht einzusehen, weshalb eine Vorlage, die erst am 3. Mai 1999 von der vorberatenden Kommission verabschiedet wurde, vor den anderen Vorlagen behandelt werden muss.

Beim Gesetz über die Auslagerung von Informatikdienstleistungen handelt es sich um eine Privatisierungsvorlage von wesentlicher Tragweite. Das Gesetz wird für weitere Auslagerungen von Verwaltungstätigkeiten Musterfunktion haben. Wir sind daher der Ansicht, dass die Fraktionen die Möglichkeit haben müssen, sich mit der Vorlage seriös auseinander zu setzen. Da aber der Kommissionsantrag erst am 6. Mai 1999 bei den Mitgliedern des Rates eingetroffen ist, war es den Fraktionen bis heute gar nicht möglich, zu den Grundsatzfragen und den Minderheitsanträgen Stellung zu nehmen.

Von besonderer Bedeutung scheint mir unser Antrag für die CVP-Fraktion zu sein, die es nicht fertig gebracht hat, wenigstens an einer Sitzung der vorberatenden Kommission teilzunehmen. Mit dem Verschiebungsantrag protestiert die SP auch ausdrücklich gegen die Art und Weise, wie in der Kommission gearbeitet wurde. Die bürgerliche Mehrheit war von Anfang an der Meinung, man könne die Vorlage in einer oder höchstens zwei Sitzungen abhandeln und es sei nicht einmal nötig, vor der Schlussabstimmung in die Fraktionen zu gehen. Damit haben Sie entweder Inkompetenz bewiesen oder Sie wollten bewusst nicht genau hinschauen und wahrnehmen, wie brisant die Vorlage wirklich ist. Was soll denn hier überhaupt unter dem Deckel gehalten werden? Wovor haben Sie Angst?

Ich bitte Sie, dieses Geschäft um mindestens eine Woche zu verschieben, damit alle Mitglieder dieses Rates die Unterlagen seriös studieren können und im Wissen darum, was sie tun, darüber abstimmen.

*Thomas Dähler (FDP, Zürich):* Ich beantrage Ihnen,

*den Absetzungsantrag von Julia Gerber abzulehnen.*

Es trifft zu, dass die Kommission speditiv gearbeitet hat. Den Vorwurf, sie habe dies nicht seriös getan, weise ich mit aller Vehemenz von mir. Sie wissen genau, wie das Ergebnis am letzten Montag herausgekommen ist und was wir am Donnerstag zuvor beschlossen haben. Wir haben das alle am letzten Montag in den Fraktionen behandelt; das Geschäft ist behandlungsreif. Wenn wir noch drei Monate länger in dieser Kommission «herumgewerkelt» hätten, wäre das Ergebnis auch nicht anders herausgekommen. Die Qualität des Kommissionsergebnisses ist gut.

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Wir wollen nicht den ganzen Vormittag über Verschiebungen von Geschäften diskutieren. Ich schlage Ihnen vor, dieses Geschäft heute zu behandeln, bin aber ohne weiteres bereit,

die Behandlung am Nachmittag durchzuführen und allfällige weitere Geschäfte, die weiter hinten stehen, vorzuziehen. Weil die heutige Sitzung die letzte ist, an der wir grössere Geschäfte behandeln können, möchte ich Sie bitten, gewisse Geschäfte, bei denen eine längere Debatte zu erwarten ist, nicht mehr zu beginnen.

*Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich):* Der Verschiebungsantrag würde mir sehr entgegenkommen, ob er nun auf den nächsten Montag hinzielt oder auch nur darauf, das Geschäft etwas weiter nach hinten zu rücken. Wir könnten dann nämlich ein Geschäft in der ersten Lesung behandeln und abschliessen, das neun Kommissionssitzungen beanspruchte und für das sich der zuständige Regierungsrat sehr stark engagierte. Es geht bei diesem Geschäft um die Revision des Gesetzes über die Erbschafts- und Schenkungssteuer.

Ich beantrage Ihnen,

*entweder diesem Absetzungsantrag zu folgen oder das Geschäft 6 hinter das Geschäft 7 zu nehmen.*

*Thomas Büchi (Grüne, Zürich):* Die Grüne Fraktion kann sich mit dem Vorschlag des Präsidiums einverstanden erklären, nämlich das Geschäft 6 auf jeden Fall erst am Nachmittag – also nach der Fraktionssitzung – zu behandeln und hinter die Geschäfte 7 und folgende zu setzen.

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Vielen Dank, aber damit machen Sie die Abstimmung nicht einfacher.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 64 : 44 Stimmen, den Antrag von Julia Gerber auf Absetzung von Geschäft 6 abzulehnen.**

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Ich schlage Ihnen im Einverständnis mit Thomas Büchi Folgendes vor: Sollte das Geschäft 6 noch am Morgen an die Reihe kommen – was vermutlich nicht der Fall sein wird, weil wir mit dem Flughafengesetz ohnehin nicht so weit kommen –, verschieben wir es nach hinten und behandeln es erst am Nachmittag. So haben die Fraktionen Zeit, darüber zu befinden.

*Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich):* Herr Präsident, können Sie ganz formell beschliessen lassen, dass wir das Geschäft 6 hinter das Geschäft 7 nehmen?

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Das ist ein Antrag, über den wir abstimmen können.

*Thomas Dähler (FDP, Zürich):* Ich beantrage Ihnen,  
*dem Antrag von Rudolf Aeschbacher nicht zuzustimmen und mit Geschäft 6 am Nachmittag zu beginnen, falls das Flughafengesetz am Vormittag zu Ende beraten ist, ansonsten direkt nach dem Flughafengesetz.*

*Mario Fehr (SP, Adliswil):* Ich finde den Antrag von Rudolf Aeschbacher wirklich vernünftig. Es ist doch in diesem Rat Usanz, dass man zuerst eine A-Vorlage bekommt und diese in den Fraktionen unter Berücksichtigung aller Argumente behandeln kann. Die A-Vorlage ist am letzten Donnerstag gekommen. Wir haben heute eine Fraktionssitzung. Im Anschluss daran werden wir gestärkt aus unserer Willensbildung hervorgehen und über dieses Geschäft in gebührender Art und Weise debattieren können. Was Sie hier machen, Herr Dähler, nennt man im Volksmund «mit dem Kopf durch die Wand gehen» – das ist nicht gut!

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 59 : 58 Stimmen, den Antrag von Rudolf Aeschbacher abzulehnen; die Traktandenliste bleibt damit unverändert.**

## 1. Mitteilungen

### *Stellungnahme der Bundesversammlung zur Standesinitiative des Kantons Zürich betreffend eidgenössische Motorfahrzeugsteuer*

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Am 18. Mai 1998 hat der Kanton Zürich der Bundesversammlung eine Standesinitiative betreffend Einführung einer eidgenössischen Motorfahrzeugsteuer eingereicht. Sie verlangt, dass der Bund anstelle der kantonalen eine eidgenössische Motorfahrzeugsteuern einführt. Diese Steuer hätte durch einen Zuschlag auf dem Benzin- und Dieselpreis erhoben werden sollen. Der Ertrag der Steuer hätte den Kantonen zur Erfüllung ihrer Aufgaben im Strassenbau und -unterhalt zur Verfügung stehen sollen.

Der Ständerat hat am 6. Oktober 1998 mit 27 : 4 Stimmen beschlossen, der Standesinitiative nicht zu folgen. Der Nationalrat hat am 10. März 1999 mit 72 : 55 Stimmen beschlossen, der Standesinitiative ebenfalls nicht zu folgen.

### *Antworten auf Anfragen*

#### *Altstadtzone Zürich 1, Rekursbehandlung durch den Regierungsrat KR-Nr. 34/1999*

*Ingrid Schmid (Grüne, Zürich)* hat am 1. Februar 1999 folgende Anfrage eingereicht:

Bei der Abstimmung über das Parkhaus Urania wurde 1972 versprochen, dass der Zähringer-/Predigerplatz und der Rennweg vom Autoverkehr befreit werden. Rekurse gegen die Ausdehnung der Fussgängerzone wurden 1991 von Statthalter Graf gutgeheissen. 1993 erfolgte eine neue Ausschreibung auf der Grundlage einer mit dem Quartier erarbeiteten Konsenslösung. Trotzdem wurde gegen die so genannte Altstadtzone wiederum rekuriert und die Rekurse von Statthalter Graf erneut gutgeheissen. Die weitergezogenen Rekurse liegen nun seit bald drei Jahren beim Regierungsrat. Statthalter Graf hat in der Zwischenzeit die Behandlung der Rekurse gegen die geplante Umgestaltung des Rennweges sistiert, bis der Regierungsrat die Rekurse Altstadtzone behandelt haben wird. In der Altstadtbevölkerung verstärkt sich das Gefühl, dass die verkehrsberuhigenden Massnahmen hier bewusst verzögert werden. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Bis wann gedenkt der Regierungsrat, den Rekurs gegen die Altstadtzone behandeln zu können?

2. Handelt es sich im Fall der Rekurse Altstadtzone um eine normale Behandlungszeit durch den Regierungsrat?

Zusatzfragen:

- a) Falls nein, was sind die Gründe für die mehrjährige Nichtbehandlung?
  - b) Falls ja, darf in Zukunft mit kürzeren Fristen gerechnet werden, in welchem zeitlichen Rahmen ungefähr ?
3. Hat der Regierungsrat Verständnis für die wachsende Ungeduld der Zürcher Altstadtbevölkerung?

Der *Regierungsrat* antwortet nach Einsichtnahme in einen Bericht des Staatsschreibers und auf Antrag seines Präsidenten wie folgt:

A. Der Polizeivorstand der Stadt Zürich hat mit Verfügung vom 28. Januar 1993 unter dem Titel «Fahrverbotszone in der Altstadt rechts der Limmat» Verkehrsvorschriften auf der Grundlage des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr (SVG) angeordnet. In jenem Zeitpunkt stand ein Rekursverfahren vor dem Regierungsrat, das den gleichen Gegenstand betraf (Verfügungen des Polizeivorstands der Stadt Zürich vom 6. März und 9. Juni 1987), unmittelbar vor dem Abschluss. Dieses Rekursverfahren wurde dadurch gegenstandslos, und der Instanzenzug stand von neuem offen. Am 29. Mai 1996 wurde gegen den Rekursentscheid des Statthalteramts des Bezirks Zürich betreffend die neuen Verkehrsvorschriften wiederum Rekurs an den Regierungsrat erhoben. Das durch die Direktion der Polizei (heute: Direktion für Soziales und Sicherheit) durchgeführte Vernehmlassungsverfahren wurde am 31. Oktober 1996 abgeschlossen.

B. Entscheide des Regierungsrates über Rekurse gegen Verfügungen der Statthalterämter betreffend Verkehrsanordnungen nach SVG werden auch nach der Revision des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 8. Juni 1997 durch die Direktion für Soziales und Sicherheit vorbereitet. Für die Bewältigung dieser Aufgabe stand der Direktion bis Ende 1997 eine Rekursabteilung zur Verfügung. Auf Grund der hohen Geschäftslast und der personellen Situation ergaben sich teilweise erhebliche zeitliche Verzögerungen bei der Behandlung von Rekursen, vor allem wenn das Verfahren – wie dies in besonderem Masse auch auf das Geschäft betreffend die Altstadtzone rechts der Limmat zutrifft – in tatbestandlicher wie auch in rechtlicher Hinsicht komplex war und für seine Bearbeitung nur wenige, besonders qualifizierte Sachbearbeiter zur Verfügung standen.

Mit dem durch die Revision des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 8. Juni 1997 eingefügten § 26a wurde bei der Staatskanzlei auf den 1. Januar 1998 ein zentraler Rechtsdienst geschaffen. Dabei wurden unter anderem die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter übernommen, die bis dahin für die Rekursabteilung der Direktion für Soziales und Sicherheit tätig waren. Da dieser Direktion vorübergehend kein qualifiziertes Personal für die Rekursbearbeitung mehr zur Verfügung stand, wurde vereinbart, die der Direktion für Soziales und Sicherheit obliegenden Aufgaben bei der Vorbereitung von Rekursentscheiden des Regierungsrates in einer Übergangsphase durch das Personal zu erledigen, das in die Staatskanzlei übernommen wurde. Der Rekurs gegen die Verkehrsordnung in der Altstadt liegt daher bei der Rekursabteilung der Staatskanzlei zur Vorbereitung eines Antrages an die Direktorin für Soziales und Sicherheit.

Die bei der Einrichtung einer zentralen Rekursabteilung zu erwartenden Anfangsschwierigkeiten, insbesondere der Aufbau des nötigen Personalbestandes und die Einarbeitung in z.T. neue Rechtsgebiete, liessen es nicht zu, die von dieser Abteilung übernommenen Pendenzen in allen Fällen innert nützlicher Frist zu erledigen. Auch für den Rekurs gegen die Verkehrsordnung in der Altstadt ergab sich daher eine weitere Verzögerung.

C. § 27a Abs. 1 VRG sieht vor, dass verwaltungsinterne Rekursinstanzen innert 60 Tagen seit Abschluss der Sachverhaltsermittlungen entscheiden. Diese Frist wird wenn immer möglich gewahrt. Die Rekursstatistik 1998 zeigt, dass es den Direktionen und der Zentralen Rekursabteilung trotz Systemwechsel gelungen ist, die Gesamtzahl der beim Regierungsrat pendenten Rekurse um rund 400 gegenüber dem Vorjahr zu senken.

Die aussergewöhnlich lange Behandlungszeit im Fall des Rekurses betreffend die Altstadtzone rechts der Limmat ist auf die dargelegten Umstände und nicht auf eine bewusste Verzögerung zurückzuführen. Der Rekursentscheid ist im Laufe des Monats Juni 1999 zu erwarten.

### *Schutzentlassung und Abbruch der ehemaligen Militärkaserne und der Polizeikaserne*

*KR-Nr. 35/1999*

*Peter Weber (Grüne, Wald) hat am 1. Februar 1999 folgende Anfrage eingereicht:*



Ist der Regierungsrat bereit, die Baudirektion zu beauftragen, die ehemalige Militärkaserne und die Polizeikaserne aus dem kantonalen Inventar der Kunst- und Kulturobjekte zu entlassen und die beiden Bauten abzureissen, um in der Folge mit der Errichtung eines «Central-parkes» zwischen den Zeughäusern und der «Kulturinsel» mit den ehemaligen Stallungen am Sihlufer eine städtebaulich grosszügige Lösung zu realisieren?

Schon historisch gesehen, wurde mit dem Bau der Zeughäuser und den Stallungen am Sihlufer im Zeitraum von 1864 bis 1869 ein grosser, zusammenhängender Freiraum geschaffen. Erst danach, im Jahre 1876, erfolgte dessen räumliche Auftrennung durch die Erstellung des mächtigen Riegels der Militärkaserne. Mit dem Abbruch der Kasernenbauten könnte der Grünraum unter Einbezug des Flusslaufes der Sihl in der Grösse von 3'702'220 Meter als öffentlicher Park wiederum hergestellt werden.

Die lange planerische Leidensgeschichte in den letzten 24 Jahren für eine Neubelegung der ehemaligen Militärkaserne hat deutlich gemacht, dass sich das einst für rein militärische Zwecke konzipierte Gebäude für eine Umnutzung nicht eignet. Die strenge Gebäudestruktur mit sehr tiefen und schlecht belichteten Räumen lassen eine flexible und offene Umnutzung kaum zu. Deshalb werden die Investitionen für die Werterhaltung und Restaurierung enorm hoch ausfallen und in keinem Verhältnis von Aufwand und Ertrag stehen. Es wäre dem Gemeinwohl der Bevölkerung sowohl in städtebaulicher wie finanzieller Hinsicht dienlicher, auf weitere teure Planungsübungen zu verzichten und die vorgeschlagene Lösung anzustreben.

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Baudirektion wie folgt:

Über die Nutzung und die bauliche Gestaltung der Kasernenanlage Zürich wird seit bald 25 Jahren diskutiert. Bereits 1978 lehnte das Volk einen Abbruch der Kaserne und die Schaffung eines Stadtparkes ab. 1984 nahm der Kantonsrat von einem Gesamtnutzungskonzept mit den Schwerpunkten öffentlicher Park, Anlagen für das Quartierleben und Räumen für die öffentliche Verwaltung in zustimmendem Sinne Kenntnis. Das Projekt für den Umbau und die Erweiterung der Kaserne und des Zeughauses 5 mit einem Kredit von 71 Mio. Franken wurde an der Volksabstimmung von 1987 verworfen. Das vom Regierungsrat 1988 verabschiedete neue Nutzungskonzept sah u.a. die Erhaltung der Grün- und Freiflächen sowie der Kaserne als Baudenkmal und die Nutzung der Kaserne für die Kantonspolizei und die Justiz vor. Im Weiteren sollte die Kaserne der Stadt, dem Quartier und dem Kanton in

ausgewogenem Masse Nutzen bringen. Das darauf beruhende Raumprogramm und der «Wettbewerb Kaserne Zürich» führte in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich zum Projekt, das im Januar 1999 dem Kantonsrat vorgelegt wurde. Damit wurden Lösungen für die Nutzung der Kaserne, für die dringende Sanierung des Kasernengebäudes, für den Ersatz des provisorischen Polizeigefängnisses und auch für die öffentliche Nutzung der Exerzierwiese als Stadtpark vorgeschlagen.

Die Militärkaserne mit Stallungen und Zeughäusern zählt in der Schweiz zu den grössten Baukomplexen des Historismus und stellt einen kulturhistorischen Zeugen für Militärbauten dar. Es trifft nicht zu, dass mit dem Bau der Zeughäuser und der Stallungen in den Jahren 1864–1869 ein grosser zusammenhängender Freiraum geschaffen worden ist. Die Kaserne war im «Generalplan des neuen Militärquartiers» von 1862, den die Regierung 1865 verabschiedete, vorgesehen. Lediglich die Ausführung der Bauten erfolgte etappenweise; räumlich-architektonisch sind die Mittelrisalite der Kaserne und die grossen Reithallen über der Sihl durch die mit der Militärbrücke betonten Achse aufeinander bezogen. Die 1899/1900 erstellte Polizeikaserne ist damals bewusst in das Ensemble eingefügt worden.

Im August 1981 wurde die Kaserne samt Zeughäusern und Stallungen in das Inventar der Schutzobjekte von überkommunaler Bedeutung aufgenommen. Auf Grund von § 204 des Planungs- und Baugesetzes (LS 700.1) sind Schutzobjekte zu schonen und, wo das öffentliche Interesse an diesen überwiegt, ungeschmälert zu erhalten. Nachdem der Kantonsrat mit Beschluss vom 26. April 1999 auf die Vorlage über Umbau und Erweiterung der Militärkaserne Zürich nicht eingetreten ist, wird eine neue Lösung gesucht werden müssen. Dabei kann im Rahmen der vorzunehmenden Interessenabwägung auch geprüft werden, ob sich der Abbruch der Kasernengebäude mit einem Gesetz ermöglichen lässt und angestrebt werden soll.

### *Sponsoring von öffentlichen Schulen*

*KR-Nr. 51/1999*

*Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil), Thomas Müller (EVP, Stäfa) und Ueli Mägli (SP, Zürich) haben am 8. Februar 1999 folgende Anfrage eingereicht:*

Bezug nehmend auf die Hinweise der Bildungsdirektion zum Thema Sponsoring beziehungsweise Fundraising an den öffentlichen Schulen

im Schulblatt 2/99, bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Weiss die Bildungsdirektion, an welchen öffentlichen Schulen im Kanton Zürich bereits Sponsoring-Verträge bestehen?
2. Hat die Bildungsdirektion Einblick in die Verträge, und hat sie die Verträge gar explizit geprüft und genehmigt?
3. Wenn ja, welche konkreten Sponsoring-Leistungen werden erbracht?
4. Welche Verpflichtungen wurden von den Schulen beziehungsweise Schulgemeinden gegenüber den Sponsoren eingegangen?

Wir bitten um tabellarische Auflistung.

5. Sollte die Bildungsdirektion nicht wissen, in welchem Umfang die öffentliche Schule gesponsert wird und auch keinen Einblick in die einzelnen Sponsoring-Verträge haben, obwohl sie im Schulblatt 2/99 unter Einhaltung gewisser Rahmenbedingungen Sponsoring als zulässig bezeichnet, so fragen wir, wie die Bildungsdirektion den Vollzug ihrer eigenen Hinweise sicherstellen will?
6. Ist der Regierungsrat auch der Ansicht, dass die Transparenz über die Finanzierung der öffentlichen Schulen verloren geht, wenn die Bildungsdirektion zwar Einblick in die einzelnen Sponsoring-Verträge hat, jedoch nicht bereit ist, ihr Wissen gegenüber den Stimmberechtigten offen zu legen?
7. Wohin wenden sich Eltern von von Sponsoring betroffenen Schülerinnen und Schülern, falls sie mit den aus dem Sponsoring-Vertrag resultierenden Leistungen oder Verpflichtungen nicht einverstanden sind?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Bildungsdirektion wie folgt:

Sponsoring im Schulbereich ist nichts Neues. Seit Jahren ist vor allem das so genannte Event-Sponsoring (Werbewirksame Auftritte bei gleichzeitigem Finanzieren von Einzelanlässen wie Sporttagen, Schulfesten usw.) üblich. Im Rahmen der Ausrüstung von Computerzimmern in Schulhäusern der Volksschule hat das Sponsoring im Schulbereich eine neue Ausprägungsform gefunden, wobei ein Vergleich der Anzahl der Schulhäuser und mit den bei der Bildungsdirektion eingehenden Anfragen zeigt, dass nur ein Teil der Schulen bereit ist, Versuche mit Sponsoring zu machen. Angesichts der politischen Brisanz von Werbung im Schulbereich wie auch der grundsätzlich kritischen Haltung von Lehrerschaft und der Schulbehörden scheint auch die Wirtschaft dieses Betätigungsfeld nur zaghaf zu betreten.

Die bestehenden gesetzlichen Grundlagen (insbesondere die Gemeinde-, Lehrerbesoldungs-, Finanz- und Schulleistungsgesetzgebung) schränken den Spielraum für Aktivitäten im Bereich des Sponsoring bereits stark ein. Im Wissen darum, dass die Beurteilung der Zulässigkeit von Sponsoring insbesondere für die Laienbehörden im Schulbereich in Grenzfällen Schwierigkeiten bieten kann, hat die Bildungsdirektion anfangs 1998 Hinweise für Sponsoring und Fundraising verfasst. Diese Hinweise – sie haben in erster Linie klärenden und nicht normativen Charakter – wurden Schulgemeinden auf Anfrage abgegeben und im Februar 1999 im Schulblatt publiziert.

Die Sicherstellung des Vollzuges dieser Hinweise muss nicht besonders institutionalisiert werden. Die bestehenden Kontrollmechanismen, die schwer gewichtig die gesetzeskonforme Finanzierung der öffentlichen Schule sicherstellen, sind in der Lage, insbesondere den Vorschriften zuwider laufende Mittelflüsse aus Sponsoring-Verträgen aufzudecken.

Der gesamthaft mittels Sponsoring zusätzlich zur staatlichen Finanzierung der öffentlichen Schulen erhältlich gemachte Betrag liegt im Promille-Bereich. Bereits aus diesem Grund ist eine flächendeckende Erfassung oder gar Genehmigung von Sponsoring-Aktivitäten und entsprechenden Verträgen durch die Bildungsdirektion als unverhältnismässig zu beurteilen. Die Anfragen von Schulpflegern und Schulleitungen zeigen zudem, dass die verantwortlichen Organe möglichen Sponsoring-Projekten in aller Regel kritisch gegenüberstehen.

Sollten betroffene Schüler oder Eltern mit aus Sponsoring-Verträgen resultierenden Leistungen oder Verpflichtungen nicht einverstanden sein, können sie sich an die Schulleitungen bzw. an die Aufsichtsorgane

der betreffenden Schulstufe (Schulpflegen, Aufsichtskommissionen) wenden.

### *Einstellung des Güterverkehrs im Bahnhof Andelfingen*

*KR-Nr. 55/1999*

*Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur)* hat am 15. Februar 1999 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss einer Mitteilung des Gemeinderates Andelfingen wollen die SBB auf den Fahrplanwechsel vom Juni 1999 den Bahnhof Andelfingen für den Güterverkehr schliessen. Bis heute wurden in Andelfingen pro Jahr etwa 100 Güterwagen beladen und abgefertigt. Die Schliessung soll wegen der anstehenden Weichensanierungen im Betrag von ca. 600'000 Franken erfolgen. Die Schliessung würde unter anderem bedeuten, dass auch der Verlad der Zuckerrüben auf die Bahn nicht mehr stattfinden kann. Ob die Rüben künftig auf der Strasse transportiert werden, geht aus der Mitteilung nicht hervor.

Die besorgniserregende Schliessung von Bahnhöfen für den Güterverkehr im Kanton Zürich läuft dem von den Behörden aller Stufen mindestens verbal immer bekundeten Willen zur Verlagerung von Gütern von der Strasse auf die Schiene diametral entgegen.

Ich frage den Regierungsrat an:

1. Ist dem Regierungsrat bekannt, nach welchem Konzept die SBB die im Kanton Zürich liegenden Bahnhöfe für den Gütertransport schliessen? Welche Bahnhöfe im Kanton Zürich sind seit 1989 für den Güterverkehr geschlossen worden?
2. Existieren bei den SBB und beim Kanton Zürich Konzepte zur Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene? Wenn ja, wie sehen diese aus? Wie beurteilt der Regierungsrat die Tendenz der beschleunigten Schliessung von Bahnhöfen für den Güterverkehr im Hinblick auf die Forderung nach Umlagerung von Gütern auf die Schiene?
3. Ist dem Regierungsrat die Schliessung des Bahnhofes Andelfingen für den Güterverkehr bekannt? Wenn ja, seit wann? Wie werden die Zuckerrüben im Raum Andelfingen nach der Schliessung des Bahnhofes Andelfingen befördert? Wie werden die bis heute sonst noch in Andelfingen verladenen Güter befördert? Wandern diese auf die Strasse ab?
4. Ist der Regierungsrat bereit, bei den SBB zu intervenieren und sie dazu zu bewegen, von der Schliessung des Bahnhofes Andelfingen

für den Güterverkehr Abstand zu nehmen? Ist er bereit, die Kosten für die Sanierung der Weichen im Bahnhof Andelfingen zu Lasten des «Rahmenkredites zur Förderung des Güterverkehrs» zu übernehmen, damit der Güterverkehr auf diesem Bahnhof aufrechterhalten werden kann?

5. Welche Stelle behandelt beim Kanton den Bereich «Förderung des Gütertransportes mit der Bahn»? Wie viele Personen sind daran beteiligt? Welches ist ihre Arbeitsweise?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Volkswirtschafts-direktion wie folgt:

Unter dem Titel «Präsenz in der Fläche» haben die SBB ein Konzept erstellt, in dem die Absichten der Bedienung im Güterverkehr aufgezeigt werden. Mit diesem Konzept wird gewährleistet, dass auch unter dem starken Kostendruck die Bedienung in der Fläche sichergestellt bleibt. Der Kanton Zürich wurde 1990 schriftlich und anlässlich einer Orientierungsveranstaltung über das Konzept informiert. Das Konzept der SBB wurde in den letzten Jahren sukzessive umgesetzt. In der Regel wurden Bahnhöfe dann geschlossen, wenn Investitionen fällig wurden. Im Rahmen der Konzeptumsetzung wurden seit 1989 die Bahnhöfe Rätterschen, Rämismühle-Zell, Knonau, Zürich Oerlikon, Erlenbach, Dietlikon, Dachsen, Feldbach, Fischenthal, Herrliberg-Feldmeilen, Eglisau (Anschlussgleis Mineralquelle Eglisau AG wird weiterhin bedient), Wila und Rikon für den Güterverkehr geschlossen. Auch die Schliessung von Andelfingen für den Güterverkehr entspricht diesem Konzept. Als Ausweichbahnhöfe stehen Henggart und Marthalen zur Verfügung. Die Konzentration des Bahngüterverkehrs auf verkehrsstarke Stationen, verbunden mit der Schliessung von Bahnhöfen mit kleinem Verkehrsaufkommen, erscheint gerechtfertigt. Diese Massnahme leistet einen Beitrag zur Senkung der Produktionskosten der Bahn und trägt damit bei zur Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber der Strasse. Andelfingen gehört mit jährlich rund 100 Wagen (davon rund 50 Wagen mit Zuckerrüben) zu den verkehrsschwachen Stationen. Mit der Bedienung der Nachbarbahnhöfe Henggart und Marthalen bleibt die Bedienung der Fläche sichergestellt. Der Zuckerrübenverlad erfolgt voraussichtlich über den Bahnhof Marthalen. Die örtliche Verladeanlage verfügt über die nötige Kapazität.

Über die Schliessung des Bahnhofs Andelfingen für den Güterverkehr wurde der Regierungsrat durch die SBB mit einem Schreiben vom 28.

Januar 1999 informiert. Die Gemeinde Andelfingen wurde durch die SBB anlässlich eines persönlichen Gespräches orientiert.

Basis für die Förderung des Bahngüterverkehrs bildet Art. 26 Abs. 2 der Kantonsverfassung. Zuständig ist das Amt für Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion. Ziel des Förderungsbestrebungen ist es, die Konkurrenzfähigkeit der Bahn zu steigern. Staatliche Massnahmen, die darauf ausgerichtet sind, überholte Produktionsstrukturen zu zementieren, wirken sich letztlich kontraproduktiv aus.

*Handhabung § 15 und § 16 des Gastgewerbegesetzes  
KR-Nr. 57/1999*

*Alfred Heer (SVP, Zürich)* hat am 15. Februar 1999 folgende Anfrage eingereicht:

Verschiedene Gastgewerbebetriebe in den Kreisen 4 und 5 der Stadt Zürich beklagen sich über die willkürliche Nichtbewilligung von dauernden Ausnahmen der Schliessungszeit. So hat der Stadtrat von Zürich den Grundsatz gefällt, dass Lokale an der Langstrasse grundsätzlich die dauernde Ausnahme der Schliessungszeit bewilligt erhalten mit der Begründung, dass die Langstrasse bereits lärmbelastet ist. Dabei wird allerdings unterschlagen, dass sich an der Langstrasse selber keine Parkplätze befinden und somit Besucher des Langstrassenquartiers Parkplätze in den Seitenstrassen aufsuchen müssen, in welchen den Gastbetrieben aber keine Ausnahmewilligungen erteilt werden. Dies hat zur Folge, dass an der Langstrasse etliche neue Betriebe, auch Cabarets, aus dem Boden geschossen sind, währenddessen langjährige im Quartier ansässige Gastbetriebe nicht in den Genuss der dauernden Ausnahme der Schliessungszeit gelangen. In manchen Fällen handelt es sich dabei nur um einige wenige Meter zwischen einem Lokal mit Ausnahmewilligung und einem ohne, beispielsweise Night 2000 und Happy Love oder Red Lips und Restaurant Krokodil. Dies führt zu einer staatlich verordneten willkürlichen Ungleichbehandlung, was zur Folge hat, dass diverse Betriebe ohne Ausnahmewilligung nun um ihre Existenz bangen müssen. Wohlgermerkt handelt es sich um Betriebe, welche die gleichen Dienstleistungen wie Betriebe mit Ausnahmewilligung, welche sich an der Langstrasse befinden, anbieten.

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

1. Wie viele Rekurse aus den Stadtkreisen 4 und 5 der Stadt Zürich bezüglich §§ 15 und 16 sind bei der Volkswirtschaftsdirektion eingegangen?
2. In einer Interpellationsantwort des Gemeinderates Zürich vom 26. August 1998 schreibt der Stadtrat, dass Betriebe an der Ankerstrasse aus Gründen der öffentlichen Ordnung und wegen der zusätzlichen Lärmbelastung ab Mitternacht keine Bewilligung erhalten. Das Kanzleischulhaus (Eingang in Turnhalle für Disco liegt an der Ankerstrasse) hat aber eine Ausnahmegewilligung. Auch die neue Bar «Si o No» an der Ankerstrasse 6 hat die dauernde Ausnahme bis 2.00 Uhr erhalten. Es ist hier offensichtlich, dass der Stadtrat seine in der Interpellationsantwort gegebene Antwort willkürlich ausgelegt und trotzdem Bewilligungen an der Ankerstrasse an offensichtlich genehme Betriebe erteilt. Was ist die Meinung des Regierungsrates dazu?
3. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Tatsache, dass die Ausnahmegewilligungen für die dauernde Ausnahme der Schliessungszeit von Gemeinde zu Gemeinde verschieden gehandhabt wird? Etliche Gemeinden wenden das neue Gesetz liberaler an, indem diese Ausnahmegewilligungen auf Zusehen hin generell erteilen. Lediglich bei Reklamationen wird die Ausnahmegewilligung aufgehoben. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass das neue Gesetz liberal gehandhabt werden soll?
4. Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass mit willkürlichen Einschränkungen die Konkurrenz unter Gastbetrieben verfälscht wird?
5. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass das neue Gastgewerbegesetz auch deshalb geschaffen wurde, damit einerseits Konkurrenz entsteht und andererseits die Bewilligungspraxis und der behördliche Hürdenlauf auf ein Minimum reduziert werden?



Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Volkswirtschafts-direktion wie folgt:

Das seit dem 1. Januar 1998 in Kraft stehende Gastgewerbe-gesetz (GGG, LS 935.11) bestimmt, dass Gastwirtschaften von 24 Uhr bis 5 Uhr geschlossen zu halten sind. Ausnahmen von der Schliessungszeit werden bewilligt, wenn die Nachtruhe und die öffentliche Ordnung nicht beeinträchtigt werden (§§ 15 und 16 GGG). Bei berechtigten Zweifeln, ob die Nachtruhe gewährleistet wird, kann die Bewilligung für einen befristeten Versuch erteilt werden (§ 9 der Verordnung zum GGG, LS 935.12). Daraus ergibt sich, dass im Gegensatz zum früheren Recht die Bewilligung zur Hinausschiebung der Schliessungsstunde nicht mehr von einem Bedürfnis abhängig gemacht werden darf, vielmehr besteht heute ein Anspruch auf Erteilung der Bewilligung, wenn die Voraussetzungen erfüllt sind.

Zuständig für den Vollzug des Gastgewerbe-gesetzes sind die Gemein-den. Über Bewilligungsgesuche entscheiden somit diejenigen Behör-den, die mit den örtlichen Gegebenheiten am ehesten vertraut und in der Lage sind, die konkreten Umstände des Einzelfalls umfassend zu beur-teilen. Auf diese Weise wird nicht nur den verschiedenen örtlichen Ver-hältnissen angemessen Rechnung getragen, es ist auch in Kauf zu neh-men, dass die Anwendung des erst seit gut einem Jahr in Kraft stehen-den Rechts zum Teil noch uneinheitlich ist. Immerhin ist davon auszu-gehen, dass angesichts der unterschiedlichen Grössenverhältnisse von städtischen und ländlichen Gemeinden gewisse Unterschiede in der Be-willigungspraxis auch weiterhin gerechtfertigt sein werden. So ist nicht zu beanstanden, wenn in städtischen Verhältnissen bei der Beurteilung der Bewilligungsvoraussetzungen ein strenger Massstab angelegt wird, soweit es um die Gewährleistung der Nachtruhe und der öffentlichen Ordnung in diesbezüglich bereits stark belasteten Gebieten geht. Ent-scheidend ist jeweils, dass Bewilligungen unter Beachtung des Willkür-verbots sowie unter Wahrung der Rechtsgleichheit erteilt bzw. verwei-gert werden.

Die Volkswirtschaftsdirektion übt im Bereich des Gastgewerbe-gesetzes die Aufsicht über die Gemeinden aus, zudem beurteilt sie Rekurse ge-gen Entscheide der Gemeindebehörden. Gegen Beschlüsse des Stadtra-tes von Zürich betreffend Ausnahmen von der Schliessungszeit für Gastwirtschaften sind bisher (Stichtag 15. April 1999) 33 Rekurse ein-gegangen. Davon betreffen 23 Fälle Lokale in den Stadtkreisen 4 und 5. Die Überprüfung der stadträtlichen Bewilligungspraxis findet im Rahmen der Rekursbehandlung durch die Volkswirtschaftsdirektion statt. Entscheide der Volkswirtschaftsdirektion können an das

Verwaltungsgericht weitergezogen werden. Angesichts der hängigen Rechtsmittelverfahren muss an dieser Stelle darauf verzichtet werden, die von der Stadt gehandhabte Praxis zu beurteilen.

## **2. Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum (Bewilligung eines Kredits für Beiträge an die «Standortmarketing Zürich AG»; Ablauf der Referendumsfrist)**

Antrag des Büros des Kantonsrates vom 22. April 1999  
KR-Nr. 131/1999

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Das Büro des Kantonsrates beantragt Ihnen, gestützt auf § 45 des Wahlgesetzes vom 4. September 1983 und nach Kenntnisnahme des Berichts seines Büros vom 22. April 1999, festzustellen, dass die Referendumsfrist für die Bewilligung eines Kredits für Beiträge an die «Standortmarketing Zürich AG» unbenützt abgelaufen ist.

Es wird kein anderer Antrag gestellt.

Der Kantonsrat stellt somit fest:

- I. Die Referendumsfrist für die Bewilligung eines Kredits für Beiträge an die «Standortmarketing Zürich AG» vom 7. Dezember 1998 ist am 13. April 1999 unbenützt abgelaufen.
- II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Das Geschäft ist erledigt.

## **3. Begnadigungsgesuch**

Antrag des Regierungsrates vom 14. Oktober 1998 und gleichlautender Antrag der Begnadigungskommission vom 19. Februar 1999  
KR-Nr. 382/1999

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Darf ich Ihnen beliebt machen, heute zu versuchen, die Redezeit generell auf fünf Minuten zu beschränken. Davon ausgenommen sind natürlich die Kommissionspräsidenten. Sie sind damit einverstanden.

*Lucius Dürri (CVP, Zürich), Präsident der Begnadigungskommission:*  
Mit Beschluss vom 13. September 1994 beantragt der Regierungsrat, das vorliegende Begnadigungsgesuch gutzuheissen und dem Gesuchsteller den Vollzug einer viermonatigen Gefängnisstrafe, welche vom Zürcher Obergericht am 19. Juni 1990 wegen wiederholten Diebstahls sowie weiterer Delikte ausgesprochen wurde, gnadenhalber unter Ansetzung einer zweijährigen Probezeit, zu erlassen. Die entsprechenden Kosten sind dem Gesuchsteller aufzuerlegen.

Der vorliegende Fall kann meines Erachtens als klassischer Begnadigungsfall betrachtet werden. Einerseits liegen die Begnadigungsgründe fast lehrbuchmässig vor, andererseits betrifft der Fall erneut den Drogenbereich samt zugehörigen Delikten, wie er die Begnadigungskommission und das Ratsplenum schon des öfters beschäftigt hat.

Der Gesuchsteller verlebte offenbar eine schöne und sorgenfreie Jugendzeit. Die Schwierigkeiten traten erst ein, als er nach abgebrochener Lehre das Elternhaus verliess, vorwiegend auf der Gasse lebte und nur noch sporadisch als Hilfsarbeiter arbeitete. Hehlerei, Heroinkonsum und späterer Drogenverkauf prägten Mitte der 80er-Jahre den damals 20-jährigen Gesuchsteller. Es folgten Gefängnisstrafen, zuerst bedingte, dann unbedingte, deren Vollzug jedoch aufgeschoben wurden. Es folgten stationäre Massnahmen im Zusammenhang mit der Drogensucht, Flucht, Verhaftung, Gefängnisaufenthalt, verbunden mit ambulanter psychotherapeutischer Behandlung, bedingte Entlassung, Arbeit im Rahmen eines Arbeitsintegrationsprojektes, erneuter Drogenmissbrauch, verbunden mit Beschaffungskriminalität. Es folgte die Verbüssung zweier Gefängnisstrafen im Jahre 1991 und wiederum die bedingte Entlassung aus dem Strafvollzug in eine Wohngruppe im Jahr 1993.

Kurz nach dieser bedingten Entlassung wurde der Gesuchsteller im Jahr 1994 für die Verbüssung einer 1990 ausgefallten Gefängnisstrafe aufgeboten, die richtigerweise jedoch bereits 1991 mit den anderen beiden Strafen hätte vollzogen werden müssen. Da er bereits eine Velomechanikerlehre angetreten hatte, wurde der Strafvollzug aufgeschoben. Nach dieser Lehre konnte er eine Berufslehre als Fahrrad- und Mofamechaniker absolvieren. Zu diesem Zeitpunkt wurde das vorliegende Begnadigungsgesuch eingereicht.

Der Gesuchsteller hat sich seit seiner Haftentlassung grundlegend geändert. Er arbeitete ununterbrochen, hat seine Berufslehre erfolgreich abgeschlossen und kann als resozialisiert betrachtet werden. Ein erneuter Gefängnisaufenthalt könnte diese Situation ändern.

Alle erforderlichen Voraussetzungen für eine Begnadigung sind gegeben. Ein erneuter Gefängnisaufenthalt wäre eine im Verhältnis zu Tat und Täter aussergewöhnliche, in der Starrheit des Gesetzes begründete und vom Richter nicht gewollte Härte. Nach Zürcher Praxis gehört dazu klar der lange Zeitablauf zwischen Tat und Strafverbüßung. Der Gesuchsteller ist zudem begnadigungswürdig, da er sich eindeutig vom kriminellen Verhalten abgekehrt hat. Auf Grund seiner vollständigen Reintegration in die Gesellschaft kann ihm eine gute Prognose ausgestellt werden.

Die Begnadigungskommission hat sich an ihrer Sitzung vom 10. Februar ausführlich mit Sachverhalt und rechtlichen Voraussetzungen auseinandergesetzt. Sie schliesst sich der Meinung der Staatsanwaltschaft und der Regierung an, dass eine Begnadigung zu befürworten sei. Ein besonderes Augenmerk galt den zeitlichen Verhältnissen. Die Begnadigungskommission findet die Behandlungsdauer dieses Gesuchs von rund fünf Jahren eindeutig zu lang. Sie hat zwar Verständnis für die administrativen Gründe, die dazu führten sowie für das Argument, dass man während dieser Zeit die Resozialisierung besser habe beobachten können. Eine schnellere Gangart wäre trotzdem möglich gewesen.

Aufgrund der erwähnten Sachlage beantragt Ihnen die Begnadigungskommission einstimmig, den Regierungsantrag gutzuheissen und die Begnadigung zu beschliessen.

Dieser Begnadigungsfall ist die letzte Aktivität der Begnadigungskommission. Sie stellt damit ihre Tätigkeit ein. Selbstverständlich wird sich der Kantonsrat als Vertreter des Souveräns auch in der neuen Legislaturperiode mit Begnadigungsfällen auseinandersetzen. Die Vorberatung dazu liegt jedoch künftig bei der Justizkommission. Ich möchte es daher nicht versäumen, meinen Kolleginnen und Kollegen der Kommission, aber auch dem Justizdirektor, Regierungsrat Markus Notter, und seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern herzlich für die gute Zusammenarbeit zu danken.

*Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 104 : 0 Stimmen, dem Begnadigungsgesuch KR-Nr. 382/1998 zuzustimmen.**

Das Geschäft ist erledigt.

**4. Gesetz über das Arbeitsverhältnis der Lehrpersonen an der Volksschule (Lehrerpersonalgesetz)**

Antrag der Redaktionskommission vom 22. April 1999, **3653b**

*Doris Weber (FDP, Zürich), Präsidentin der Redaktionskommission:*

In § 7 gemäss Fassung nach der ersten Lesung wurde noch vom Lehrerbildungsgesetz gesprochen. Die vorberatende Kommission dieses Gesetzes hat nun aber beschlossen, den Titel zu ändern und «Gesetz über die pädagogische Hochschule» zu schreiben. Damit wir das vorliegende Gesetz nicht schon bald wieder ändern müssen, schlägt Ihnen die Redaktionskommission die offene Formulierung «gemäss den gesetzlichen Bestimmungen über die Lehrerbildung» vor. Das Gleiche gilt für § 18 Abs. 4 und § 25 Abs. 3.

Die Redaktionskommission ist der Meinung, dass nicht in jedem Gesetz noch speziell erwähnt werden muss, dass das Gesetz dem fakultativen Referendum untersteht. Dies ergibt sich ja bereits aus der gesetzlichen Neuregelung des Referendumsrechts. Die Redaktionskommission stellt Ihnen entsprechend Antrag.

Im Übrigen möchte ich Ihnen mitteilen, dass dies die letzte Vorlage ist, welche von der Redaktionskommission vertreten wird. Ich möchte den Kommissionsmitgliedern und der Verwaltung recht herzlich für die gute und speditive Zusammenarbeit danken. Gemäss neuem Kantonsratsgesetz gibt es die Redaktionskommission in der neuen Legislatur nicht mehr. Ich hoffe, dass Büro und Verwaltung eine gute Lösung finden und Gesetze nach wie vor gut abgefasst werden.

*Detailberatung**Titel und Ingress*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

16704

*I. Allgemeine Bestimmungen*

§§ 1 - 11

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*II. Rechte und Pflichten*

*A. Rechte*

§§ 12 - 17

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*B. Pflichten*

§§ 18 - 24

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*III. Besondere Bestimmungen für Vikariate*

§§ 25 - 27

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*IV. Schlussbestimmungen*

§§ 28 - 31

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 110 : 0 Stimmen, dem Antrag der Redaktionskommission zuzustimmen, lautend auf:**

**I. Allgemeine Bestimmungen**

Geltungsbereich	§ 1. Diesem Gesetz unterstehen die mit kantonaler Beteiligung entlöhnten Lehrpersonen an der Volksschule. Sie werden von den Gemeinden gemäss kantonalem Recht beschäftigt.
Verhältnis zum Personalgesetz	§ 2. Enthält dieses Gesetz keine ausdrückliche Regelung, richtet sich das Arbeitsverhältnis der Lehrpersonen, einschliesslich der beruflichen Vorsorge, nach den für das übrige Staatspersonal anwendbaren Bestimmungen.
Stellenplan	§ 3. Die für das Bildungswesen zuständige Direktion erlässt für jedes Schuljahr nach Anhören der Gemeindeschulpflegen einen Stellenplan.

Bei geänderten Verhältnissen können Anpassungen während des Jahres auf Antrag oder nach Anhören der Gemeindeschulpflege vorgenommen werden.

Die Direktion kann die Festlegung des Stellenplans an die Gemeinden delegieren.

§ 4. Der Staat übernimmt insgesamt einen Drittel der Entlohnung, die Gemeinden übernehmen zwei Drittel. Im gleichen Verhältnis beteiligen sich die Gemeinden an den Aufwendungen für berufliche Vorsorge, Versicherungen, gesetzliche Zulagen und Abfindungen. Finanzierung der Löhne

Der Regierungsrat teilt die Gemeinden durch Verordnung nach ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit in Beitragsklassen ein.

§ 5. Die Lehrpersonen werden auf den Stellen gemäss Stellenplan grundsätzlich unbefristet angestellt. Anstellungsverhältnis

Für die Stellvertretung von Lehrpersonen können Vikariate eingerichtet werden.

§ 6. Die Lehrpersonen werden auf ein festes Pensum angestellt. Die Verordnung regelt den Mindestumfang. Pensen

Für Lehrpersonen der Handarbeit und Hauswirtschaft können jährlich ändernde Pensen geschaffen werden. Die Anstellungsverfügung enthält die minimale und maximale Lektionenzahl des Pensums.

Änderungen des Pensums können nur auf Beginn eines Schuljahres vorgenommen werden. Sie sind der Lehrperson spätestens zwei Monate vor Beginn des Schuljahres mitzuteilen.

§ 7. Die Gemeindeschulpflege stellt die Lehrpersonen an. Anstellung

Die Anstellung setzt insbesondere die Zulassung zum Schuldienst gemäss den gesetzlichen Bestimmungen über die Lehrerbildung voraus.

Eine Probezeit ist ausgeschlossen.

§ 8. Die Gemeindeschulpflege ist für die Kündigung des Arbeitsverhältnisses zuständig. Kündigung

Diese kann von der Gemeindeschulpflege und der Lehrperson auf das Ende eines Schuljahres unter Einhaltung der folgenden Fristen erfolgen:

- a) im ersten bis neunten Dienstjahr: vier Monate,
- b) ab dem zehnten Dienstjahr: sechs Monate.

Infolge Stellenabbaus kann die Schulpflege während des Schuljahres die Kündigung aussprechen. Es gelten die Kündigungsfristen gemäss Abs. 2.

Im ersten Anstellungsjahr an einem Schulort besteht kein Anspruch auf Einräumung einer Bewährungsfrist.

Stellenvermittlung	§ 9. Die Gemeinden melden der für das Bildungswesen zuständigen Direktion die Besetzung und das Freiwerden von Stellen der Volksschule. Die für das Bildungswesen zuständige Direktion führt ein öffentlich zugängliches Verzeichnis der offenen Stellen.
Rechtsweg	§ 10. Gegen Anordnungen der Gemeindeschulpflege, welche das Arbeitsverhältnis der Lehrperson betreffen, kann an die für das Bildungswesen zuständige Direktion rekurriert werden. Den Rechtsmitteln gegen die Freistellung kommt keine aufschiebende Wirkung zu.
Aufsichtsrechtliches Einschreiten	§ 11. Die für das Bildungswesen zuständige Direktion kann rechtswidrige Anordnungen der Gemeindeschulpflege betreffend eine Lehrperson aufheben. Vorbehalten bleibt § 10 Abs. 1. Sie ist befugt, an Stelle der Gemeindeschulpflegen zu handeln, wenn diese ihre Pflichten beim Vollzug dieses Gesetzes nicht erfüllen.

## II. Rechte und Pflichten

### A. Rechte

Weiterbildung und Beratung	§ 12. Staat und Gemeinden sorgen für ein Weiterbildungs- und Beratungsangebot.
Lohn	§ 13. Die Verordnung regelt die Entlohnung der Lehrpersonen. Der ortsübliche Mietwert einer von der Gemeinde zur Verfügung gestellten Dienstwohnung und andere Vergünstigungen durch die Gemeinde werden an die Entlohnung angerechnet.
Einstufung bei der Anstellung	§ 14. Die für das Bildungswesen zuständige Direktion nimmt die Lohneinstufung der einzelnen Lehrperson vor. Die Direktion kann den Vollzug der Einstufung an die Gemeinden delegieren. Die Verordnung regelt die Grundsätze der Einstufung im Sinne möglicher Gleichbehandlung durch die Gemeinden.
Lohnauszahlung	§ 15. Die Löhne und Zulagen werden vom Staat ausgerichtet. Die für das Bildungswesen zuständige Direktion kann die Lohnauszahlung an die Gemeinden delegieren.
Niederlassungsfreiheit	§ 16. Die Lehrpersonen können nicht verpflichtet werden, in der Gemeinde, in der sie unterrichten, Wohnsitz zu nehmen.
Mitsprache	



§ 17. Die Mitspracherechte gemäss § 47 des Personalgesetzes stehen den Vereinigungen zu, die wesentliche Teile der Volksschullehrerschaft vertreten.

## B. Pflichten

§ 18. Die Lehrperson erzieht und unterrichtet die Schülerinnen und Schüler im Sinne der Volksschulgesetzgebung und nach den im Lehrplan festgelegten Grundsätzen. Sie achtet die Persönlichkeit der Kinder. Die Lehrperson hat den Unterricht gewissenhaft vorzubereiten, zu gestalten und auszuwerten. Sie verwendet die obligatorischen Lehrmittel. Im übrigen gilt die Methodenfreiheit.

Berufsauftrag

Die Lehrperson arbeitet mit den andern Lehrpersonen, Eltern, Behörden und weiteren Personen im Umfeld der Schule zusammen.

Die Lehrperson bildet sich gemäss den gesetzlichen Bestimmungen über die Lehrerbildung für ihren Beruf regelmässig weiter. Der Besuch von obligatorischen Weiterbildungsveranstaltungen ausserhalb der Unterrichtszeit im Umfang von bis zu vier Wochen pro Jahr berechtigt zu keinen zusätzlichen Lohnansprüchen.

Die Lehrperson ist zur Erfüllung der administrativen Arbeiten im Zusammenhang mit der Schule verpflichtet und hat sich für Aufgaben im Schulwesen angemessen zur Verfügung zu stellen.

§ 19. Die Verordnung regelt die Zahl der wöchentlichen Pflichtlektionen und der zulässigen Mehrstunden der Lehrpersonen.

Lektionenzahl

§ 20. Die für das Bildungswesen zuständige Direktion schafft für die Gemeinden verbindliche und einheitliche Instrumente für die periodische Beurteilung der Lehrpersonen.

Periodische  
Beurteilung

§ 21. Die Gemeindeschulpflege übt die unmittelbare Aufsicht über die Erfüllung der Berufspflichten der Lehrpersonen aus.

Aufsicht der Gemeindeschulpflege

Sie bestimmt den Umfang der Zusammenarbeit und der administrativen Arbeiten. Sie kann die Teilnahme an gemeinsamen Anlässen, Konferenzen und gemeindeeigenen Weiterbildungsveranstaltungen für obligatorisch erklären.

1. Allgemeines

Entschädigungen durch die Gemeinde sind nur gestattet, soweit sie ein angemessenes Entgelt für ausserordentliche Aufwendungen darstellen. Dasselbe gilt für den Ersatz dienstlicher Auslagen.

2. Nebenbeschäftigungen und öffentliche Ämter § 22. Die Ausübung einer Nebenbeschäftigung oder eines öffentlichen Amtes kann von der Gemeindeschulpflege untersagt werden, wenn die Ausübung sich nicht mit dem Lehramt vereinbaren lässt oder die Lehrperson übermässig in Anspruch nimmt.

3. Einhaltung des Stundenplans § 23. Die Gemeindeschulpflege sorgt dafür, dass die Lehrpersonen den Unterricht gemäss Stundenplan erteilen.

Die Einstellung des Unterrichts und die Änderung der Unterrichtszeiten sind nur im Ausnahmefall gestattet. Die Lehrperson hat dafür die Erlaubnis der Gemeindeschulpflege einzuholen, soweit die Unterrichtseinstellung nicht gesetzlich vorgesehen ist.

Ausgefallene Lektionen werden nicht nachgeholt. Die Kompensation von zusätzlichem Unterricht ausserhalb des Stundenplans mit Freizeit ist nicht gestattet.

Die Lehrperson informiert die Eltern oder andere Erziehungsrechte frühzeitig über die Einstellung des Unterrichts oder Änderung der Unterrichtszeiten.

Fachaufsicht und Freistellung § 24. Die Schulbehörden melden schwerwiegende Mängel in der Erfüllung der Berufspflichten der für das Bildungswesen zuständigen Direktion, welche die notwendigen Massnahmen, insbesondere eine Fachaufsicht, veranlasst.

Wenn das Wohl der Schule es verlangt, insbesondere wenn eine Gefährdung von Schülerinnen und Schülern zu befürchten ist, kann die für das Bildungswesen zuständige Direktion eine Lehrperson vom Schuldienst freistellen und ein Vikariat errichten.

Wird während der Freistellung die Besoldung ausgerichtet, kann sie nachträglich zurückgefordert werden, wenn die freigestellte Lehrperson wiederholt oder schwer ihre Berufspflichten verletzt oder in anderer Weise, insbesondere wegen Verurteilung zu einer Freiheitsstrafe infolge eines Verbrechens oder Vergehens, ihre Vertrauenswürdigkeit schwer beeinträchtigt hat.

### III. Besondere Bestimmungen für Vikariate

Anstellung § 25. In der Regel ordnet die für das Bildungswesen zuständige Direktion die Vikarinnen und Vikare ab.

Die Stellen werden nicht ausgeschrieben.

Es werden nach Möglichkeit Vikarinnen und Vikare eingesetzt, die gemäss den gesetzlichen Bestimmungen über die Lehrerbildung zum Schuldienst zugelassen sind.

§ 26. Bei Vikariaten endet das Arbeitsverhältnis in der Regel durch Ablauf der Anstellungsdauer oder Wegfall des Abordnungsgrundes. Beendigung

Die Vikarin oder der Vikar und die für das Bildungswesen zuständige Direktion können zudem das Arbeitsverhältnis unter Einhaltung einer Frist von drei Tagen kündigen. Eine Anhörung wird in der Regel nachträglich durchgeführt.

§§ 19 und 20 des Personalgesetzes sind nicht anwendbar.

§ 27. Die Verordnung regelt die Entlöhnung der Vikarinnen und Vikare. Lohn

Staat und Gemeinde tragen die Kosten für ein Vikariat gemäss § 4, soweit diese von der für das Bildungswesen zuständigen Direktion nicht der vertretenen Lehrperson oder Dritten auferlegt werden.

#### IV. Schlussbestimmungen

§ 28. Der Regierungsrat erlässt eine Verordnung zum Vollzug des Gesetzes. Vollzug

Bestimmungen in Ausführung von § 13 Abs. 1 bedürfen der Genehmigung durch den Kantonsrat.

§ 29. Die bei Inkrafttreten des Gesetzes gewählten Lehrpersonen behalten den Wahlstatus bis zum Ablauf der Amtsperiode. Überführung ins Angestelltenverhältnis

Ihr Dienstverhältnis wandelt sich in diesem Zeitpunkt in ein Anstellungsverhältnis im Sinne dieses Gesetzes um, sofern das Dienstverhältnis nicht bis zum 15. Februar 2000 gekündigt wird.

Die Bestimmungen des Personalgesetzes über die Abfindung sind auf diese Kündigungen anwendbar.

§ 30. Die nachstehenden Gesetze werden wie folgt geändert:

a) das **Wahlgesetz** vom 4. September 1983:

Änderung bisherigen Rechts

§ 47. Die Amtsdauer des Kantonsrates und des Regierungsrates, der Kirchensynoden, der kantonalen Ombudsperson, der Notare und der weiteren Behörden und Angestellten des Kantons, der Bezirke und der Gemeinden, für welche das Gesetz die Wahl auf Amtsdauer vorsieht, beträgt vier Jahre, die Amtsdauer der Richter, der Geschworenen und der Pfarrer sechs Jahre.

Die Amtsdauer beginnt bei Behörden mit ihrer Konstituierung, spätestens am 1. Juli des Wahljahres, und bei auf Amtsdauer gewählten Angestellten am 1. Juli des Wahljahres, sofern keine andere Regelung besteht. Die Amtsdauer der Schulbehörden beginnt mit dem Schuljahresbeginn im Wahljahr.

§ 50. Abs. 1 unverändert.

Soweit die Wahl der Angestellten der Gemeinden, der kantonalen Verwaltung, der Bezirksverwaltung und der kirchlichen Verwaltungen vom Gesetz vorgesehen ist, erfolgt sie auf den 1. Juli des der Erneuerung der Wahlbehörde folgenden Jahres.

§ 121. Zum Entscheid über die Entlassung ist zuständig:

Ziffern 1 bis 3 unverändert;

Ziffer 4 aufgehoben;

Ziffern 5 bis 8 unverändert.

b) das **Unterrichtsgesetz** vom 23. Dezember 1859:

§§ 38, 277 bis 279, 295, 297 bis 300 werden aufgehoben.

c) das **Volksschulgesetz** vom 11. Juni 1899:

§ 19. Abs. 1 unverändert.

Die Zuteilung der Abteilungen an die Lehrer ist Sache der Schulpflege.

d) das **Schulleistungsgesetz** vom 2. Februar 1919:

§ 10 wird aufgehoben.

e) das **Lehrerbildungsgesetz** vom 24. September 1978:

§ 6. Die Einführung der Studenten in die Lehrpraxis erfolgt zudem in der Form von Praktika an weiteren Schulabteilungen der Gemeinden; die Zustimmung der örtlichen Schulpflege ist einzuholen.

Diese Praktika können auch als Lernvikariate absolviert werden. Für die Lernvikariate besteht kein Lohnanspruch. Die für das Bildungswesen zuständige Direktion kann dafür eine angemessene Vergütung bestimmen.

§ 7. Die Ausbildung schliesst mit einer theoretischen und einer praktischen Prüfung ab. Nach bestandener Schlussprüfung erhalten die Absolventen ein Fähigkeitszeugnis, das als Ausweis zur Zulassung in den Schuldienst auf der entsprechenden Stufe dient.

Der Bildungsrat bestimmt Form, Umfang und Inhalt der Fortbildungsveranstaltungen während der Phase der Berufseinführung im Schuldienst.

§ 8. Lehrkräfte mit ausserkantonalem Fähigkeitszeugnis, das gemäss Interkantonaler Vereinbarung über die Anerkennung von Ausbildungsabschlüssen anerkannt ist, sind zum Schuldienst zugelassen.

Der Bildungsrat beschliesst über die Zulassung von Lehrkräften mit andern Ausbildungsabschlüssen zum Schuldienst. Er kann die Zulassung mit Auflagen verbinden.

§ 9. Der Bildungsrat regelt Organisation, Umfang und Inhalt der kantonalen Fortbildungsveranstaltungen für die im Schuldienst stehenden Lehrkräfte.

Er bestimmt, welche Fortbildungsveranstaltungen für die im Schuldienst stehenden Lehrkräfte obligatorisch sind und auf welche ein Anspruch besteht.

§ 10a. Die für das Bildungswesen zuständige Direktion kann ein im Kanton Zürich verliehenes Fähigkeitszeugnis entziehen, wenn die Lehrkraft wiederholt oder schwer ihre Berufspflichten verletzt oder in anderer Weise, insbesondere wegen Verurteilung zu einer Freiheitsstrafe infolge eines Verbrechens oder Vergehens, ihre Vertrauenswürdigkeit schwer beeinträchtigt hat.

Bei einer Lehrkraft mit ausserkantonalem Abschluss kann in diesen Fällen die Zulassung für den Schuldienst im Kanton Zürich, unter Meldung an den Kanton, der den Abschluss erteilt hat, entzogen werden.

Der Entzug kann auf bestimmte oder unbegrenzte Zeit erfolgen.

§ 35. Der Regierungsrat fördert die Fortbildung der im Dienste stehenden Lehrkräfte der Volksschule und der Vorschulstufe. Der Staat kann Beiträge bis zur vollen Höhe an die vom Bildungsrat bewilligte Fortbildung dieser Lehrkräfte gewähren sowie Stellvertretungskosten gemäss Gesetz über das Arbeitsverhältnis der Lehrpersonen an der Volksschule übernehmen.

Abs. 2 und 3 unverändert.

§ 31. Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes wird das Lehrerbesoldungsgesetz vom 3. Juli 1949 aufgehoben.

Aufhebung bisherigen Rechts

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Gemäss Dispositiv 3653a II. untersteht das Lehrpersonalgesetz dem fakultativen Referendum.

*Doris Weber (FDP, Zürich):* Die Redaktionskommission ist der Meinung, dass dies nicht mehr speziell erwähnt werden muss.

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Ich verstehe Ihren Einwand. Wir verabschieden aber das Dispositiv. Der Kantonsrat entscheidet am Schluss, ob er das Gesetz der Volksabstimmung unterstellen will oder nicht. Das Wort zu II. wird nicht gewünscht; somit untersteht das Lehrpersonalgesetz dem fakultativen Referendum.

Es sind keine Vorstösse abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

## **5. Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz)**

Antrag des Regierungsrates vom 22. Juli 1998 und geänderter Antrag der Kommission vom 23. März 1999, Fortsetzung der Beratungen, **3659a**

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Wir fahren mit der Detailberatung des Flughafengesetzes fort. Ich möchte Ihnen ganz kurz erklären, wie wir vorgehen werden. Wir haben bei § 1 den Antrag der Kommission und zwei Minderheitsanträge. In einer ersten Abstimmung werde ich den Minderheitsantrag von Hartmuth Attenhofer und Mitunterzeichnenden dem Antrag der Kommission gegenüberstellen. Obsiegt der Minderheitsantrag, ist die Bereinigung von § 1 abgeschlossen, weil es dann keinen Sinn macht, ihm den Minderheitsantrag von Barbara Hunziker gegenüberzustellen. Gewinnt der Kommissionsantrag, werden wir in einer zweiten Abstimmung den Antrag der Kommission dem Minderheitsantrag von Barbara Hunziker gegenüberstellen. Sie sind damit einverstanden.

### *I. Allgemeines*

#### *§ 1, Grundsatz*

*Lukas Briner (FDP, Uster), Präsident der vorberatenden Kommission:* Den Zweckartikel in § 1 der Vorlage und den Artikel über die Rechtsform hat die Kommission nicht geändert. Der Schutz der Bevölkerung vor Immissionen soll ganz zweifellos ein wichtiges Anliegen aller Instanzen und Beteiligten des Flughafens bleiben. Die Kommission hat aber die Formulierungen gemäss den beiden Minderheitsanträgen

abgelehnt. Die Wortwahl «wahren» statt «berück-sichtigen» würde dem Schutzgedanken gewissermassen Priorität vor der Förderung des Flughafens einräumen. Kein Flughafen in Europa hat als oberstes Ziel die Wahrung der Interessen der Anwohner. Das oberste Ziel ist das Betreiben eines Flughafens. Eine solche Bestimmung wäre jedenfalls dann, wenn sie auch in diesem Sinn umgesetzt würde, das Ende der Wettbewerbsfähigkeit einer solchen Institution. Erst recht gilt dies für Formulierungen wie «Minimieren der Emissionen» oder auch die scheinbar harmlose Fassung «Einhaltung der Immissionsgrenzwerte».

Das Gesetz wird selbstverständlich eingehalten werden. Beim Flughafen handelt es sich aber zweifellos um eine Anlage, an der ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht. Für solche Fälle sieht § 26 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz Ausnahmen vor. Auf solche Ausnahmen ist der Flughafen angewiesen. Im Bereich des Anwohner-schutzes liegt ein klassischer, sehr ernst zu nehmender Zielkonflikt vor, der aber nicht über das Flughafengesetz ausgetragen werden kann, sondern über die ganze Rechtsordnung, insbesondere über die Umweltschutzgesetzgebung und die Konzessionen des Bundes im Rahmen des Bundesrechts.

Eines bleibt zu beachten: Der Betreiber des Flughafens – sei es der Kanton wie heute oder eine andere Trägerschaft – hat gemäss Bundesrecht auch eine Betriebspflicht. Er kann nicht nur so viel Flugverkehr zulassen wie er dies als sinnvoll erachtet, er muss die Vorgaben des Bundes erfüllen.

Ich bitte Sie, beide Minderheitsanträge abzulehnen.

***Minderheitsantrag Hartmuth Attenhofer, Regula Götsch Neukom, Luzia Lehmann Cerquone, Christoph Schürch in Vertretung von Liselotte Illi:***

*§ 1. 1. Satz unverändert.*

*Ab 2. Satz:*

*Er sorgt im Rahmen seiner Zuständigkeit für einen angemessenen Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flugbetriebs. Dabei sind insbesondere folgende Massnahmen anzustreben:*

- Minimierung der Emissionen wie Lärm und Luftschadstoffe*
- Einhaltung der Immissionsgrenzwerte und der Nachtflugordnung*
- Optimierung des Modalsplits des landseitigen Verkehrs.*

*Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich):* Die SP-Fraktion beantragt, dass im Grundsatzparagrafen zum Schutz der Bevölkerung konkrete Massnahmen festgeschrieben werden. Mit unserem Minderheitsantrag fügen wir dem Gesetz gewissermassen eine ökologische Präambel ein, die massgebend dazu beitragen kann, das Flughafengesetz beim Volk durchzubringen.

Gemäss dieser Appellation an die Ökologie soll der Staat nicht nur den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flugbetriebs berücksichtigen, sondern er soll im Rahmen seiner Zuständigkeit für einen angemessenen Schutz der Bevölkerung sorgen. Diese Formulierung scheint uns so eng und gleichzeitig so weit gefasst zu sein, dass der ganze Rat ihr zustimmen kann, ohne dass jemand über irgendwelche Schatten springen muss.

Unsere drei konkreten Umweltmassnahmen lauten wie folgt:

1. Der Kanton hat dafür zu sorgen, dass Emissionen wie Lärm und Luftschadstoffe minimiert werden. Gleich vorweg: Minimieren heisst nicht zwingend, dass das Gesamtmass an Emissionen kleiner werden soll, wengleich das natürlich erstrebenswert bleibt. Minimieren heisst vielmehr, dass gemessen an der Produktion des Flughafens die Emissionen nicht stärker werden dürfen. Eine relative Senkung der Emissionen bei steigender Produktion lässt sich durch bessere Auslastung der Flugzeuge, durch Optimierung der An- und Abflugrouten, durch Umlagerung von Transportkapazitäten von der Luft auf die Schiene oder durch technische Verbesserungen der Triebwerke erreichen. Der Kanton als Miteigentümer des Flughafens erhält somit den Auftrag, nicht nur auf der operativen Ebene im Verwaltungsrat, sondern auch auf der strategischen Ebene alles zu unternehmen, damit die Emissionen minimiert werden können.

2. Der Kanton hat dafür zu sorgen, dass die Immissionsgrenzwerte und die Nachtflugordnung eingehalten werden. Auch hier sei vorweg genommen, dass wir nicht fordern, der Kanton soll die Immissionsgrenzwerte oder die Nachtflugordnung enger auslegen, als sie vom übergeordneten Recht geregelt sind. Wir fordern lediglich, dass der Kanton alles in seiner Macht stehende tut, damit Grenzwerte und Nachtflugordnung eingehalten werden. Dass dazu auch die nötige Kontrolle gehört, versteht sich von selbst. Um diese Forderung zu erfüllen, sind ähnliche Massnahmen zu ergreifen, die schon in Punkt 1 erwähnt worden sind.

3. Der Kanton hat dafür zu sorgen, dass der Modalsplit des landseitigen Verkehrs zu Gunsten des ÖV optimiert wird. Der Bund schreibt dem Flughafenhalter in der Baukonzession zur 5. Etappe vor, dass der ÖV-Anteil künftig 42 % erreichen soll. Dies hat der Flughafenhalter zwar



auch ohne unseren Antrag zu erfüllen. Wir wollen aber erreichen, dass diese Forderung schnell erfüllt wird und dass man sie ausbauen kann. Unser Flughafen hat dazu die besten Voraussetzungen. Weltweit gibt es noch keinen Flughafen von ähnlicher Grösse und Bedeutung, der so genial in den bestehenden ÖV eingebunden ist, wie der unsere. Es bräuchte nur noch verhältnismässig wenig, um die Verbindung des öffentlichen Verkehrsträgers in der Luft mit jenem auf dem Boden besser zu verknüpfen. Wer diesen Zusammenschluss am besten bewerkstelligt, hat wesentliche Vorteile, die für die Standortwahl von internationalen Unternehmen mit ausschlaggebend sind. Und zwar im ökonomischen wie auch im ökologischen Sinn. Denn ein optimaler Anschluss des Flugverkehrs an den landseitigen ÖV vereinfacht nicht nur die Mobilität und verkürzt nicht nur den Zeitaufwand dafür; der optimale Anschluss ist auch ein ganz wesentlicher Beitrag an den Umweltschutz. Die intakte Landschaft des Grossraums Zürich ist nämlich ein weiterer Faktor, der von internationalen Unternehmen bei ihrer Standortwahl einbezogen wird.

Die SP ist davon überzeugt, dass mit den von ihr vorgeschlagenen Massnahmen dem Schutz der Bevölkerung am weitesten entgegengekommen wird. Deren Festschreibung im Grundsatzparagrafen ist eine klare Willensäusserung des Gesetzgebers für einen umweltfreundlichen Flughafen. Was wir fordern, liegt vollständig im Machbarkeitsbereich des Kantons. Es ist klar formuliert, verstösst gegen keinerlei übergeordnetes Recht und streut dem Volk kein einziges Sandkorn ins Auge.

***Minderheitsantrag Barbara Hunziker Wanner, Helen Kunz, Peter Reinhard:***

*§ 1. 1. Satz unverändert.*

*Ab 2. Satz:*

*Er wahrt dabei den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flugbetriebs.*

*Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang):* Die Mehrheit dieses Parlaments hat es vorgezogen, auf dieses Flughafengesetz einzutreten, das der Bevölkerung und den Gemeinden ihre indirekten und direkten Mitspracherechte entziehen wird. Dies mit der Begründung, ein Flughafen könne nur in dieser Rechtsform im internationalen Wettbewerb bestehen. § 1 regelt nun die Tätigkeit des Kantons und nicht jene der neuen Gesellschaft. Der Staat fördert den Flughafen Zürich zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen. Er berücksichtigt dabei den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flugbetriebs. So lautet der regierungsrätliche Vorschlag.

Heute ist die Situation aber so, dass ein grenzenloses Wachstum am Flughafen Zürich zu jedem Preis ermöglicht werden soll und die Bevölkerung das Nachsehen hat; der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) und die ergänzenden Umweltverträglichkeitsberichte zeigen dies ganz deutlich auf. Anliegen der Bevölkerung werden absolut nicht mehr berücksichtigt. Für uns Grüne ist der Schutz der Bevölkerung aber von zentraler Bedeutung. Wir sind klar der Meinung, dass die Interessen der Anwohner ebenso hoch gewichtet werden müssen wie die Wünsche betreffend Luftverkehrswachstum.

Wir stellen deshalb den Minderheitsantrag mit der Formulierung, «der Regierungsrat wahrt dabei den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs». Unser Minderheitsantrag geht bewusst weiter als derjenige der SP, welcher nur einen angemessenen Schutz verlangt, d. h. eine höhere Gewichtung der grenzenlosen Wachstumswünsche immer noch offen lässt. Die Lebensqualität stellt einen ebenso wichtigen Standortfaktor dar und darf deshalb auch aus volkswirtschaftlichen Gründen nicht vernachlässigt werden.

Ich bitte Sie, unseren Minderheitsantrag zu unterstützen.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Ich spreche in meinem persönlichen Namen. Ich bin mir bewusst, dass wir mit Minderheitsanträgen nur noch schlimmste Mängel mildern können. Die Vorlage bleibt – und das ist grundsätzlich – auf jeden Fall ein abenteuerliches Turbo-Werk mit gewichtigen offenen Fragen und ungeahnten Kostenfolgen für die Gemeinden. Für mich ist klar und ich stehe dazu, dass eine Rückweisung der beste Weg gewesen wäre. Die Minderheitsanträge sind zum Teil notwendig, stellen aber nur Flickwerk dar.

Erlauben Sie mir, zu den Blumensträssen Stellung zu nehmen, die wir draussen erhalten haben: Ich befürworte eine neue Rechtsform, lasse mir aber nicht das Messer an den Hals setzen nach dem Motto «Vogel friss, oder du verlierst die Swissair und die Arbeitsplätze». Tatsache ist doch, dass die Attraktivität eines Flughafens nicht in erster Linie davon abhängt, ob ihm Freiraum für schnelles und ungebremstes Wachstum ermöglicht wird, sondern davon, wie der Flughafen mit dem Wirtschaftsraum bzw. mit anderen Verkehrsträgern vernetzt ist.

Ich nehme zum dritten Punkt von Hartmuth Attenhofer Stellung. Da ist nämlich noch eine Katze im Sack. Ich verweise auf Traktandum 28, das ebenfalls heute – oder zumindest in der Kommission – hätte behandelt werden müssen. Mir ist klar, dass die Minderheitsanträge zu § 1 die Zuständigkeit des Bundes ritzt. Sie formulieren aber prophylaktisch einen Auftrag des kantonalen Gesetzgebers, dem er sich nicht entziehen kann, und zwar in anderen Gesetzen. Ich verweise vor allem auf das Personenverkehrsgesetz und den Richtplan. Wenn der Modalsplit erhöht werden soll – und das ist mit der Optimierung wahrscheinlich gemeint –, dann müsste der Rat zwingend möglichst bald die Grundsätze beim öffentlichen Personenverkehr anders formulieren. Auch der Rahmenkredit des ZVV müsste angepasst werden. Es müsste die Lösung durchgesetzt werden können, in einem Gesetz die Mitbeteiligung des Flughafens am Zubringerverkehr zu verlangen. Dieser Zubringerverkehr gehört zum Flugbetrieb.

Etwas anderes kommt hinzu: Die Bevölkerung weit um den Flughafen herum wird nicht bloss durch den Flugverkehr belastet, sondern auch durch den Zubringerverkehr auf der Strasse. Wenn der Flughafen mit der neuen Rechtsform zugleich den Freipass erhielte, ein riesiges, renditeträchtiges Einkaufs- und Freizeitzentrum zu schaffen – solche Pläne gibt es ja –, dann wird diesem landseitigen Verkehr noch eine weit grössere Bedeutung zukommen als heute. Darum ist dieser dritte Punkt von Hartmuth Attenhofer so wichtig. Weil wir auf das Wachstum des Flug- und des Zubringerverkehrs nach der Privatisierung kaum mehr Einfluss nehmen können, käme auf den Kanton und den ZVV bereits mit dem

Modalsplit des Bundes ein Rattenschwanz an Kosten zu. Auch wenn Traktandum 28 jetzt behandelt würde, könnten wir kaum mehr eine Notbremse ziehen. Wir müssen aber jetzt einen Hebel einbauen, um später allenfalls die Mitfinanzierung gewährleisten zu können.

Es gibt noch einen weiteren Punkt. Genau wie heute spielt dannzumal der Gegensatz Wirtschaft – Umwelt. Ich weiss, was dann auf uns zukommen könnte: Wenn die Gelder des ZVV nicht reichen, wird man sich über den Modalsplit des Bundes hinwegsetzen. Was hiesse das? Es würde zusätzlicher Parkraum geschaffen. Das wäre eine attraktive Einnahmequelle für die neue AG. Dass zusätzlicher Parkraum aber Zielverkehr erzeugen würde, der das angrenzende Strassennetz noch mehr belasten würde und über kurz oder lang nach Strassenbauten rief, die mit kantonalen Geldern aus dem Motorfahrzeugfonds bezahlt werden müssten, dürfte die AG kaum interessieren.

Bauen wir mit dem Antrag von Hartmuth Attenhofer oder notfalls auch mit demjenigen von Barbara Hunziker eine Sicherung ein, um einen umweltfreundlichen Zubringerverkehr zu gewährleisten.

*Thomas Büchi (Grüne, Zürich):* Ich habe Ihnen bereits in der Eintretensdebatte gesagt, dass es wirklich immer lehrreich ist, Lukas Briner zuzuhören. Der Mann sagt, was er denkt und er weiss, was er denkt. Wenn Sie ihm zuhören, dann ist klar, dass beim ersten Paragraphen, der die Zweckbestimmung enthält, die ganze Problematik des Flughafengesetzes zum Ausdruck kommt. Hier ist die Weichenstellung, von der wir politisch nicht abrücken können. Wenn Lukas Briner beschönigend sagt, die Gesetz würden natürlich eingehalten, dann muss ich sagen, dass das nicht natürlich ist. Genau hier werden sich die Geister beim Abstimmungskampf und nachher auch bei der Auslegung dieses Gesetzes scheiden.

Sie sagen, der Flughafenbetreiber habe primär den gewinnbringenden Betrieb zu beachten. Es ist nun einfach nicht so, dass dann die Geschäftsleute und alle, die fliegen wollen, besser bedient sind. Wir haben in der Eintretensdebatte festgestellt, dass das Geld heute mit den Billigflügen gemacht wird. Der Flugverkehr hat sich zum Massengeschäft gewandelt. Es sind nicht die Geschäftsleute und nicht die volkswirtschaftlichen Aspekte, welche in erster Linie eine Belastung für die Bevölkerung mit sich bringen. Es sind die Billigflüge, wie Sie sie in Spitzenzeiten, die immer mehr übers Jahr ausgedehnt werden, heute erleben. Deshalb ist der Minderheitsantrag, über den wir jetzt abstimmen, von grösster Bedeutung. Wir wenden uns damit nicht gegen ein normales Funktionieren des Flughafens als Tor zur Welt, sondern gegen die

völlig uferlose Ausbreitung der Billig- und Massenflüge, wie sie sich heute abzeichnen. Die Flüge werden zum Teil unter dem Selbstkostenpreis an die flugwilligen Touristinnen und Touristen verchartert, nur damit die Flugzeuge betrieben werden, damit sie abheben und nicht herumstehen und noch höhere Kosten anfallen.

Vor diesem Hintergrund ist eine Minderheitsbestimmung, die den Flughafenbetreibern vorschreibt, hier auch die Interessen der Bevölkerung zu wahren, von entscheidender Bedeutung, gerade auch, weil der Kanton über seine Regierungsräte weiterhin ein ganz gewichtiges Aktienpaket in der Hand haben wird. Selbst nach der zweiten Phase soll ja mindestens ein Drittel der Aktien beim Kanton verbleiben. Wenn § 1 so durchgeht, wie die Kommissionsmehrheit dies will, dann werden auch die Regierungsräte nicht anders können, als dem Massengeschäft zuzustimmen. Das wollen wir nicht und das ist auch nicht nötig. Dieses Massengeschäft kann und soll umgelagert und in ein Gesamtverkehrskonzept eingebettet werden, das mindestens Distanzen bis 500, 800 oder 1000 Kilometer auf die Schiene umlagert. Dass dies sinnvoll und möglich ist, ist bewiesen. Es ist aber nicht im Interesse des Umsatzes durch das Massengeschäft. Es ist ja tragisch, dass die Fliegerei als erste gemerkt hat, was die SBB noch lange nicht merkt, dass nämlich mehr Gewinn gemacht wird, wenn man mit den Preisen heruntergeht. Die Fluggesellschaften machen das im Konkurrenzkampf. Deshalb wird in den letzten zehn Jahren volkswirtschaftlich sinnlos herumgeflogen. Dagegen wehren wir uns – nur dagegen!

Gegen einen volkswirtschaftlich sinnvollen Flugverkehr, insbesondere den viel zitierten Hub-Verkehr, der die wichtigen Verbindungen nach Amerika, Afrika und Asien aufrecht erhält, brauchen wir uns nicht zu wehren. Diese Bewegungen fallen punkto Umweltschädigung nicht derart ins Gewicht wie diese Billig- und Massenflüge, gegen die wir uns mit dem Minderheitsantrag wehren, so gut wir können. Es ist bereits gesagt worden: Eigentlich ist das Gesetz schon verquer, schon allein mit der AG. Dieser § 1 ist entscheidend. Stimmen Sie unserem Antrag nicht zu, so ist das ein weiteres Bekenntnis Ihrerseits zum Massengeschäft und zum sinnlosen Profit auf Kosten der Allgemeinheit anstatt zu einem volkswirtschaftlichen Flughafen.

Wir bitten Sie, unseren Minderheitsantrag zu unterstützen, eventualiter selbstverständlich auch denjenigen der SP.

*Regierungsrat Ernst Homberger:* Der Antrag von Regierung und Kommissionsmehrheit berücksichtigt grundsätzlich die Anliegen, die in den Minderheitsanträgen enthalten sind. Er ist aber auf die übergeordnete

Gesetzgebung abgestimmt und trägt der Gesetzeshierarchie Rechnung. Es nützt ja wenig, in einem kantonalen Gesetz Formulierungen einzubringen – auch wenn man dafür durchaus Verständnis haben kann –, die der Bundesgesetzgebung und deren Vollzug nicht Rechnung tragen. Sowohl für die Lärmgrenzwerte, die Grenzwerte für die Luftschadstoffe als auch für die Nachtflugordnung und – was Thomas Büchi vorhin angetönt hat – für die Konzession, wer überhaupt auf unserem Flughafen landen und starten darf, ist der Bund abschliessend zuständig. Der Kanton kann, ebenso wie die Bevölkerung, gegen Anordnungen des Bundes während der Auflage- oder Vernehmlassungsfrist Stellung nehmen. Das ist die gesetzlich verankerte Mitwirkung, die mit diesem Gesetz völlig unangetastet bleibt. Werden allfällige in der Vernehmlassung eingebrachte Anliegen nicht erfüllt, steht privaten Organisationen und Behörden das Einspracherecht zu.

Zu Barbara Hunziker: Wir nehmen die Anliegen der Bevölkerung schon ernst. Die Flughafenpartner haben aus eigener Initiative wesentliche Verbesserungen zu Gunsten der Bevölkerung umgesetzt. Die ganze Umflottung der Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge bei der Swissair ist abgeschlossen, diejenige der Grossraumflugzeuge hat begonnen und dürfte in den Jahren 2003 - 2005 ebenfalls abgeschlossen sein. Dann wird die SAirGroup von sich aus insgesamt rund 5 Mrd. Franken in diese Umflottung investiert haben. Auch die Flughafendirektion als Betreiberin hat ihrerseits – übrigens weltweit als erste Flughafenbetreiberin – lärm- und emissionsabhängige Landegebühren eingeführt. Sie ist in dieser Haltung kürzlich auch durch das Bundesgericht in einem Beschwerdefall gegen die IATA geschützt worden. In Vorbereitung sind weitere Richtlinien für die Erhebung von Lenkungsabgaben. All diese Massnahmen haben unter anderem auch dazu geführt, dass die Gesamtlärmsituation am Flughafen, abgesehen von gewissen Verlagerungen innerhalb aus pistentechnischen Gründen, seit 1990 trotz des erheblichen Mehrverkehrs mehr oder weniger konstant geblieben ist.

Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag von Regierung und Kommissionmehrheit zuzustimmen. Die Minderheitsanträge suggerieren quasi einen Zustand, der die Regierung später bei der Umsetzung wegen übergeordneter Rechtserlasse gar nicht erfüllen könnte

*Daniel Vischer (Grüne, Zürich):* Herr Regierungsrat Homberger, ich halte das für eine absolut rechtsmissbräuchliche Argumentation, wenn Sie heute behaupten, auf Grund des übergeordneten Bundesrechts könne man in diesem Gesetz nur «berücksichtigen» anstatt «wahren» schreiben. Das können Sie uns doch nicht im Ernst erzählen! Der Kanton hat einen Spielraum, egal, ob jetzt im Gesetz «berücksichtigen»

anstatt «wahren» steht. Bundesrecht gilt immer. Es ist aber ein Unterschied, ob beim Vorgehen des Kantons die Möglichkeiten nur berücksichtigt oder ob sie im Eigenspielraum gewahrt werden. Um diese Differenz streiten wir heute.

Hören Sie doch einmal auf mit dieser Scheindebatte: Dort die Verteidiger der Arbeitsplätze und der Wirtschaft und hier die dummen grünen «Schmürzeli», die sich nur einen Provinzflughafen vorstellen können! Das Problem ist, dass wir einen Hub haben, der wie kaum ein anderer in eine Wohnsiedlungszone eingebettet ist. Die Mehrzahl der anderen Hubs auf der Welt sind das nicht. Das gibt Probleme, welche man z. B. auch zonenmässig lösen könnte. Es gäbe raumplanerische Möglichkeiten, um diese Problematik in einem Mass anzugehen, in dem der Kanton Zürich unabhängig vom Bundesrecht sehr wohl zuständig wäre. Diese Diskussion ist offen. Schlauere Leute in der SAirGroup wissen, dass ihre Zukunftsvisionen und diejenigen des Flughafens nicht von ideologischen Geplänkeln im Kantonsrat abhängen. Sie überlegen nüchtern, wie ein Ausgleich zwischen wirtschaftlicher Profitabilität und Umweltschutzüberlegungen geschaffen werden kann. Sie werden nicht darum herumkommen, sich diesbezüglich etwas einfallen zu lassen.

Deswegen ersuche ich Sie, den Antrag von Barbara Hunziker zu unterstützen.

*Abstimmung*

**Der Minderheitsantrag Hartmuth Attenhofer wird dem Antrag der Kommissionsmehrheit gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 84 : 68 Stimmen ab.**

**Der Minderheitsantrag Barbara Hunziker Wanner wird dem Antrag der Kommissionsmehrheit gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 86 : 75 Stimmen ab.**

*§ 2, Rechtsform*

*Lukas Briner (FDP, Uster):* Hier möchte ich noch einmal betonen, dass es bei der Rechtsform nicht um eine ganz gewöhnliche, sondern um eine gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft gemäss OR Art. 762 geht. Eine solche Rechtsform räumt den Vertretern der beteiligten öffentlichen Körperschaft eine besonders starke Stellung ein, denn diese sind im Gegensatz zu einer normalen Aktiengesellschaft unabhängig von der Generalversammlung und werden nicht von ihr gewählt.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

*§ 3, Fluglärmbekämpfung*

*Lukas Briner (FDP, Uster):* Mit den §§ 3 und 4 wollte die Kommission die neue Rolle des Kantons als Aufsichtsorgan beim Flughafen zum Ausdruck bringen und diese auch unterstreichen. Die Fluglärmkommission soll nach Meinung der gesamten Kommission bestehen bleiben; nach Ansicht der Kommissionsmehrheit gehört sie aber nicht ins Gesetz und schon gar nicht in einem Zusammenhang, in dem die Aufsichtsfunktion des Staates geregelt ist. Der Antrag liegt also schon systematisch am falschen Ort. Vergessen Sie bitte nicht, dass die Fluglärmkommission kein politisches Gremium ist, sondern ein reines Fachorgan.

***Minderheitsantrag Barbara Hunziker Wanner, Helen Kunz, Peter Reinhard:***

*§ 3. Abs. 1 unverändert.*

*Neuer Abs. 2*

*Eine Fluglärmkommission berät den Regierungsrat in Fragen der Emissionen aus dem Flugbetrieb.*

*Abs. 3 wie Abs. 2 der Kommissionsmehrheit.*



*Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang):* Ein wichtiger Punkt wie die Aufsicht über die Einhaltung der Nachtflugordnung und die An- und Abflugrouten, die heute schon durch den Staat wahrgenommen wird, ging im regierungsrätlichen Vorschlag für das Flughafengesetz vollständig vergessen, ebenso die kantonale Fluglärmkommission, eine Fachkommission, die den Regierungsrat berät. Die kantonale Fluglärmkommission setzt sich heute aus Vertretern der Flughafendirektion, der Swissair, der Swisscontrol, der deutschen Flugsicherung, der KOFU (Koordinationsstelle für Umweltschutz), der EMPA, dem Schutzverband, dem Landkreis Waldshut, dem Kanton Aargau und der Stadt Kloten zusammen. Den Vorsitz hat der Vertreter der EMPA.

Die Mehrheit der vorberatenden Kommission hat es nun abgelehnt, den Regierungsrat weiterhin durch eine kantonale Fluglärmkommission beraten zu lassen. Für mich ist dieser Entscheid absolut unverständlich. Die Kommissionsmehrheit überträgt dem Regierungsrat zwar die Oberaufsicht über den Flugbetrieb, gliedert also die Funktion richtigerweise aus der zu privatisierenden Flughafendirektion aus. Gleichzeitig gesteht sie aber dem Regierungsrat diese in Fluglärmfragen wichtige und kompetente Kommission nicht mehr zu. Wenn wir bedenken, wie komplex die Materie ist, wäre es aber dringend nötig, dass diese Fachkommission weiter besteht.

Ich bitte Sie deshalb, meinen Minderheitsantrag zu unterstützen.

*Regula Götsch Neukom (SP, Kloten):* Die SP kann ja eigentlich nicht gegen diesen Antrag sein. Selbstverständlich sind auch wir der Meinung, dass die Fluglärmkommission eine wichtige Aufgabe hat. Allerdings hat Lukas Briner zum Teil Recht, was mir etwas weh tut, andererseits muss man sagen, dass diese Fluglärmkommission keine Kompetenzen haben wird. Sie wird den Regierungsrat wie bis anhin beraten können aber nichts zu bestimmen haben. Die Fluglärmkommission wird, falls der Antrag angenommen wird, einen kosmetischen Effekt haben, um dem Volk die ganze Sache etwas schmackhafter zu machen – ändern wird sich aber nichts.

Deshalb hat die SP Stimmfreigabe zu diesem Antrag beschlossen.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag Barbara Hunziker mit 83 : 64 Stimmen ab.**

*§ 4, Informations- und Meinungs austausch*

*Lukas Briner (FDP, Uster):* Ich möchte darauf hinweisen, dass mit der konsultativen Konferenz, welche in § 4 erwähnt ist, im Interesse einer gepflegten Gesetzessprache nichts anderes gemeint ist als der heutige gute alte runde Tisch, der den Anwohnergemeinden Orientierung und Anhörung sichert. Dies muss zu Handen der Materialien klargestellt sein.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

#### *§ 5, Flughafensicherheit*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

### *II. Voraussetzungen für die Verselbstständigung*

#### *§ 6, Zweck und Sitz*

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Zu diesem Paragrafen liegen zwei Minderheitsanträge vor. Mir wurde von Helen Kunz erklärt, dass der zweite Minderheitsantrag ein Eventualminderheitsantrag sei. Wir können also genau gleich verfahren wie bei der Bereinigung von § 1. Sie sind damit einverstanden.

*Lukas Briner (FDP, Uster):* Wir sind beim Zweck der Gesellschaft. Hier wurden die Wahrung der gesetzlichen Nachtflugordnung und die Berücksichtigung der Anliegen der Bevölkerung noch einmal erwähnt, um klarzustellen, dass dies nicht nur Verpflichtungen des Kantons sind, sondern primär der Gesellschaft selbst.

Der Minderheitsantrag von Barbara Hunziker ist zum einen Teil unnötig und auch systematisch falsch, da er im Zusammenhang mit den Interessen der Anwohner den Zweck des Gesetzes wiederholt, zum anderen Teil bringt er mit der Randstundenbeschränkung etwas hinein, wofür heute dem Kanton jegliche gesetzgeberische Kompetenz fehlt. Ich muss hier erneut betonen, dass der Flughafen mit oder ohne Verselbstständigung seit der Revision des Luftfahrtrechts 1995 im Wesentlichen nach den Rahmenbedingungen des Bundes operiert und nicht mehr nach kantonalem Recht. Wir müssen vermeiden, dass bei der Stimmbürgerschaft auch nur der Eindruck erweckt wird, der Kanton habe noch Kompetenzen, die ihm in Wirklichkeit nicht mehr zustehen.

Im Bereich der Nachtflugordnung wird in der jüngsten Diskussion immer wieder darauf verwiesen, dass die Bundesregelung durch die seinerzeitige Volksabstimmung im Kanton Zürich stark beeinflusst

worden sei. Dies trifft durchaus zu, doch ist diese Frage inzwischen abschliessend durch den Bund geregelt. Auch dort, wo dem Flughafenbetreiber ein gewisser Spielraum bleibt, kann dieser nicht durch den kantonalen Gesetzgeber ausgefüllt oder aufgehoben werden. Es kann und darf deshalb nie mehr eine zürcherische Volksabstimmung zur Frage der Flugzeiten stattfinden. Die heutige Beschränkung in den Randstunden gehört deshalb nicht in ein Gesetz. Zudem wird sie mit der neuen Konzession im übernächsten Jahr laut Auskunft des Bundes wahrscheinlich stark ändern.

Ich bitte Sie, beide Minderheitsanträge abzulehnen.

### ***Minderheitsantrag Barbara Hunziker Wanner***

#### ***§ 6. Abs. 1***

*Der Zweck der Gesellschaft umfasst den Bau und Betrieb des Flughafens Zürich unter Wahrung der gesetzlichen Nachtflugordnung, inklusive der bisherigen Randstundenbeschränkungen, und unter Berücksichtigung der Anliegen der Bevölkerung um den Flughafen.*

*Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang):* Das vorliegende Gesetz überträgt dem Verwaltungsrat unter anderem die Kompetenz, Änderungen im Betriebsreglement via Bund zu beantragen. Das Betriebsreglement regelt auch die heute geltende Nachtflugsperrordnung auf dem Flughafen Zürich. Die Ängste sind berechtigt, dass diese Kompetenzübertragung an den Verwaltungsrat dazu führen wird, dass die geltende Nachtflugsperrordnung eher früher als später fallen wird. Der Verwaltungsrat ist gesetzlich dem Unternehmenserfolg verpflichtet, welcher nicht vereinbar ist mit Anwohnerschutz wie z. B. einer Nachtflugsperrordnung, welche weiter geht als dies in der Bundesverordnung verlangt wird. Die Bundesverordnung kennt keine Nachtflugsperrordnung. Sie weist nur darauf hin, dass zwischen 22 und 6 Uhr zurückhaltend mit der Bewilligung von Starts und Landungen zu sein sei, behält dem Betriebsreglement aber vor, weitergehende Bestimmungen durchzusetzen. Diesen Handlungsspielraum hat das geltende Betriebsreglement bis heute ausgenutzt.

Die vorberatende Kommission hat nun gemerkt, dass die Nachtruhe ein zentraler Punkt in diesem Flughafengesetz darstellt. Die Kommissionsmehrheit hat deshalb die Voraussetzung für eine Verselbständigung des Flughafens mit der Formulierung ergänzt, «der Zweck der Gesellschaft umfasst den Bau und Betrieb des Flughafens Zürich unter Wahrung der gesetzlichen Nachtflugordnung». Das ist nun wirklich der Bevölkerung

Sand in die Augen gestreut – reine Kosmetik! Gemeint ist nämlich nicht die geltende Nachtflugsperreordnung, sondern die Bundesverordnung, welche nur Zurückhaltung zwischen 22.00 und 6.00 Uhr verlangt. Wenn in diesem Zusammenhang die Flughafendirektion darauf hinweist, dass die Bundesverordnung bezüglich der Nachtflugordnung revidiert werden soll, so kann ich dazu nur Folgendes sagen: Ich weiss heute noch nicht, wie die zukünftige Nachtflugordnung in der Bundesverordnung aussehen wird, muss aber jetzt über das Flughafengesetz entscheiden. Also kann ich mich nur auf die geltende Bundesverordnung stützen. Alles andere ist gleich seriös wie Kaffeersatzleserei. Um der Bevölkerung wirklich die Nachtruhe sichern zu können, beantrage ich deshalb, den Zweck wie folgt zu ergänzen: «Der Zweck der Gesellschaft umfasst den Bau und Betrieb des Flughafens Zürich unter Wahrung der gesetzlichen Nachtflugordnung, inklusive der bisherigen Randstundenbeschränkungen.»

Ich bitte Sie, meinen Antrag zu unterstützen.

***Minderheitsantrag Helen Kunz, Hartmuth Attenhofer, Regula Götsch Neukom, Luzia Lehmann Cerquone, Peter Reinhard, Christoph Schürch in Vertretung von Liselotte Illi:***

*§ 6. Abs. 1*

*Der Zweck der Gesellschaft umfasst den Bau und Betrieb des Flughafens Zürich.*

*Abs. 2 und 3 wie Kommissionmehrheit.*

*Helen Kunz (LdU, Opfikon):* Ich möchte Sie bitten, diesen Minderheitsantrag zu unterstützen. Wenn Lukas Briner sagt, dass die Nachtflugordnung im Kommissionsantrag richtig sei aber trotzdem Bundessache bleibe, dann kann ich nicht verstehen, warum er nicht auch die Randstunden in diesen Paragrafen hineinnimmt. Die Randstunden sind für die Bevölkerung um den Flughafen viel wichtiger. Zwischen halb eins und fünf Uhr morgens ändert sich nichts, diese Nachtruhe wird gewahrt. Aber was vorher geschieht, ist sehr wichtig – Barbara Hunziker hat bereits darauf hingewiesen. Zudem ist die Bundesverordnung in Überarbeitung. Wie diese nachher aussehen wird, wissen wir noch nicht. Wenn Sie ehrlich sein wollen, nehmen Sie die Nachtflugordnung mit den Randstunden ins Gesetz auf.

Sollte dies nicht der Fall sein – und ich gehe in Anbetracht der bisherigen Abstimmungsverhältnisse davon aus –, dann seien Sie wenigstens ehrlich. Streuen Sie der Bevölkerung keinen Sand in die Augen! Ich erinnere Sie ein weiteres Mal an Ihre Parolen vor den Kantonsratswahlen. Da hat doch jeder von Ihnen erzählt, wie wichtig die Nachtruhe für die Bevölkerung sei und dass man das Gesetz nur mit den Nachtflugbeschränkungen genehmigen dürfe. Jetzt ist das alles kalter Kaffee und man will der Bevölkerung wieder etwas vormachen, das es nicht gibt.

Wenn der erste Minderheitsantrag abgelehnt wird, nehmen Sie wenigstens den ehrlichen Antrag der Regierung an und stimmen Sie dem Eventualminderheitsantrag zu. Ich muss der Regierung und der Flughafendirektion zugute halten, dass sie wenigstens ehrlich sind, was ich von Ihnen nicht behaupten kann.

*Luzia Lehmann Cerquone (SP, Oberglatt):* Die SP-Fraktion unterstützt den Antrag von Helen Kunz, kann aber nicht gegen den Antrag von Barbara Hunziker sein. Selbstverständlich unterstützt die SP das Nachtflugverbot und fordert grosszügige Randstundenbeschränkungen von 22.00 bis 00.30 Uhr und von 5.00 bis 7.00 Uhr. Gleichzeitig aber bleut uns Gutachten um Gutachten ein, dass die Bundesebene die Nachtflugverordnung abschliessend regelt. Wenn nun die Mehrheit zwar die gesetzliche Nachtflugordnung im Gesetz erwähnen mag, wie zu erwarten ist, die Erwähnung der Randstunden aber bekämpft, dann täuscht sie der Bevölkerung diese Sicherheit vor und streut ihr damit Sand in die Augen, da die prognostizierte extreme Zunahme des Flugverkehrs vor allem in diese Randstunden fallen wird. Die Bevölkerung will nicht nur das Nachtflugverbot, sondern auch diese Randstundenbeschränkungen; sie wird aber unter der «gesetzlichen Nachtflugordnung» fälschlicherweise beides verstehen.

Wenn nun bei der Erneuerung der Betriebskonzession im Jahr 2001 darin nichts mehr zu den Randstundenbeschränkungen stehen kann, wir aber jetzt so tun, als wären diese in der Nachtflugordnung enthalten, verschaukeln wir die Bevölkerung. Wenn die Mehrheit diesen Weg wählt, dann könnten wir ebenso gut in anderen kantonalen Gesetzen die Bundesgesetze aufzählen, weil sie gut tönen, die Bevölkerung verwirren oder uns in Sicherheit wiegen. Zu einer lesbaren Gesetzgebung oder mehr Ehrlichkeit trüge dies aber nicht bei.

Ich bitte Sie um Unterstützung für die Anträge.

*Peter Reinhard (EVP, Kloten):* Die Kommissionsmehrheit macht hier der Bevölkerung ein X für ein U vor. Es kann ja wohl nicht Ihr Ernst sein, dass Sie hier etwas festhalten, das in den Bundesgesetzen eigentlich klar geregelt ist. Wenn Lukas Briner immer wieder sagt, dass die Systematik der Gesetzgebung klar sein sollte, dann müssten Sie in diesem Punkt ebenfalls konsequent sein, um die Bevölkerung nicht anzuschwindeln. Wenn eine neue Konzession kommt, dann wird diese Frage neu geregelt, das ist doch klar. Dies müssen wir tatsächlich nicht im Gesetz festhalten. Wir müssen aber jetzt im Kantonsrat klipp und klar zum Ausdruck bringen, dass unsere Bevölkerung einen Schutz verdient und dass wir uns beim Bund für die bisherige Regelung einsetzen, und zwar mit der Nachtflugsperrordnung von 22.00 bis 00.30 Uhr. Wenn wir das hier nicht festhalten und einfach sagen, wir fügen uns der Bundesverordnung und das Ganze in eine Mogelpackung hineinbringen, die für die Bevölkerung so tönt, wie wenn wir uns dafür einsetzen würden, dann ist das nicht ehrlich und von der Gesetzessystematik her nicht konsequent.

Wir müssen daher den Antrag der Kommissionsmehrheit in aller Deutlichkeit ablehnen. Eine Bitte an die bürgerlichen Kantonsrätinnen und Kantonsräte aus dem Bezirk Bülach: Nehmen Sie Ihre Wahlversprechen und Aussagen ernst, die Sie in den Zeitungen schriftlich abgegeben haben! Stimmen Sie für diesmal nicht mit der Kommissionsmehrheit, sonst haben Sie Ihre Stimmberechtigten angelogen!

*Regierungsrat Ernst Homberger:* In § 1 ist genau für das gekämpft worden, was wir in § 6 eingefügt haben. Die Kommissionsmehrheit wollte noch einmal bekräftigen, dass auf die Bevölkerung Rücksicht zu nehmen ist. Es stimmt natürlich, Frau Hunziker, dass Ihr Anliegen vom Gesetz her erst in der Pipeline ist. Entscheidend ist aber nicht, ob die Nachtflugordnung hier im Gesetz steht. Wenn die Vernehmlassung der Bundesbehörden aufliegt, können Sie Einsprache erheben. Es macht

keinen Sinn, im Gesetz etwas festzuschreiben, das mit der Neuordnung wieder obsolet wird.

Aus diesem Grund lehnt die Regierung diesen Minderheitsantrag ab.

### *Abstimmung*

**Der Minderheitsantrag Barbara Hunziker wird dem Antrag der Kommissionsmehrheit gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 82 : 69 Stimmen ab.**

**Der Minderheitsantrag Helen Kunz wird dem Antrag der Kommissionsmehrheit gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 84 : 71 Stimmen ab.**

### *§ 7, Vertretung im Verwaltungsrat*

*Lukas Briner (FDP, Uster):* Ich äussere mich zu den §§ 7 und 8 gemeinsam. Der Kanton wird in der neuen Gesellschaft eine starke Stellung haben, das muss man immer wieder betonen. Er wird aber – und das muss man ebenfalls einräumen – mittelfristig keine Mehrheit haben. Immerhin wird der Kanton gemäss § 18 des Statutenentwurfs drei von sieben oder acht resp. vier von neun Verwaltungsräten stellen können. In der Generalversammlung kann er mit einer Sperrminorität wichtige Beschlüsse steuern, namentlich bei einer Zweckänderung der Gesellschaft oder einer Änderung der Kapitalstruktur, die ein qualifiziertes Mehr benötigt. Damit ist innerhalb der Gesellschaft ein vernünftiger Ausgleich zwischen Interessen der Öffentlichkeit und Börsenfähigkeit der Gesellschaft geschaffen.

Der Volkswirtschaftsdirektor hat in der Eintretensdebatte etwas Wichtiges betont, das aber offenbar sehr viele nicht mitbekommen haben: Im Entwurf für den Fusionsvertrag ist vorgesehen, dass das Betriebsreglement, in dem es unter anderem auch um Nachtflugfragen geht, einer Zweidrittelsmehrheit im Verwaltungsrat bedürfen wird. Der Kanton wird also, im Gegensatz zu vielem, was man in letzter Zeit lesen und hören konnte, eine ganz starke Stellung haben. Diese Kröte mussten die Privataktionäre der FIG schlucken, als sie dieser Regelung zustimmten. Der Zürcher Stadtrat hat übrigens ein freundliches Schreiben an unsere Kommission gerichtet und um einen Verwaltungsratssitz gebeten. Es dürfte durchaus sinnvoll sein, dass die Stadt auf Grund ihrer Beteiligung einen solchen Sitz erhält. Nach meiner Beurteilung stehen die Chancen dafür durchaus gut. Ins Gesetz gehört dies jedoch nicht, so wenig wie die Vertretung weiterer Gemeinden. Denn damit würde das Leitungsorgan einer Unternehmung wirklich über die Bestimmung des OR für

gemischtwirtschaftliche Gesellschaften hinaus zu einem politischen Gremium – damit kann man keinen Wettbewerb betreiben.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu § 7 abzulehnen.

***Minderheitsantrag Hartmuth Attenhofer, Regula Götsch Neukom, Luzia Lehmann Cerquone, Christoph Schürch in Vertretung von Liselotte Illi:***

*§ 7. Abs. 1 wie Kommissionsmehrheit*

*Neuer Abs. 2*

*Ein Verwaltungsratssitz geht an die Stadt Zürich und einer an die Flughafengemeinden.*

*Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich):* Die SP Fraktion beantragt, dass ein Verwaltungsratssitz der Stadt Zürich und einer den Flughafengemeinden zugestanden wird.

Der Verwaltungsrat leitet die operativen Geschicke einer Gesellschaft. Er fällt jene Beschlüsse, welche die einschneidendsten Auswirkungen auf Bevölkerung und Umwelt haben. Bezüglich des Flughafens sind das die Festlegung des Betriebsreglements und der Bau von neuen Pisten. Dem Verwaltungsrat wird es also künftig obliegen, ob und in welchem Mass die Nachtflugordnung während den Randstunden gelockert oder eingengt wird. Der Verwaltungsrat wird künftig entscheiden, ob für die Starts der Right-turn über die Stadt Zürich geflogen wird. Der Verwaltungsrat wird entscheiden, ob für die Starts der Geradeausflug übers Zürcher Oberland geflogen werden soll. Der Verwaltungsrat wird entscheiden, ob das Pistensystem auf dem Flughafen Zürich verändert und erweitert wird.

Alle diese Entscheide oblagen bisher der Flughafendirektion, also dem Regierungsrat, der durch uns Kantonsratsmitglieder beaufsichtigt wird. Alle diese Entscheide unterstanden somit einer gewissen demokratischen Kontrolle. Doch diese demokratische Legitimation fällt weg, wenn der Verwaltungsrat in der vorgesehenen Form in alleiniger Kompetenz solche für Umwelt und Bevölkerung sehr wesentlichen Entscheide fällt.

In den Statuten der Aktiengesellschaft wird zwar geregelt, dass der Kanton in der Generalversammlung eine Sperrminorität besitzt. Eine Sperrminorität für den VR findet sich in den Statuten allerdings nicht. Neuerdings heisst es, im Entwurf zum Fusionsvertrag würde diese Sperrminorität eingebaut. Die Statuten liegen zwar vor, doch den Entwurf zum Fusionsvertrag kennen wir nicht. Es mutet schon ein bisschen



eigenartig an, wie diese Sperrminorität herumgeschoben und versteckt wird. Warum hat man sie denn nicht klipp und klar ins Gesetz aufgenommen? Für uns jedenfalls ist klar, dass auf diese Sperrminorität, ob in den Statuten oder im Fusionsvertrag geregelt, kein Verlass ist. Statuten können geändert, Verträge neu gefasst werden – und alle schönen Worte bezüglich der Sperrminorität werden zu Sperrmüll.

Die SP-Fraktion verlangt, dass diese demokratische Legitimation, die nun wegzufallen droht, wenigstens auf Verwaltungsratsebene wieder hergestellt wird. Zu dem Drittel bis knapp der Hälfte aller Verwaltungsratsmitglieder, die der Kanton stellen kann, soll ein VR-Mitglied der Stadt Zürich und ein VR-Mitglied der Flughafengemeinden stossen. Stadt und Flughafengemeinden würden selber bestimmen, wer sie im Verwaltungsrat vertritt – dies in Analogie zu den VR-Vertretern des Kantons. Mit dieser Regelung läge rund die Hälfte der VR-Sitze bei der öffentlichen Hand. Damit wäre die operationelle Basis des Flughafens weitgehend demokratisch legitimiert.

Die einen wittern eine Verstaatlichung durch die Hintertür, weil so der VR zu einer Mehrheit der öffentlichen Vertreter kommen könnte. Die anderen bezweifeln die demokratische Absicherung, weil der VR gemäss OR dem Unternehmensgewinn verpflichtet ist und nicht der Umwelt, nicht der Bevölkerung. Diese Befürchtungen entbehren aber jeder Grundlage. Und zwar weil Kanton, Stadt und Flughafengemeinden alles Interesse an einem Flughafen haben müssen, der die ökologischen Notwendigkeiten mit den ökonomischen Erfordernissen versöhnt. Denn die Zehntausenden von Arbeitsplätzen, die der Flughafen generiert, sind nämlich auch Zehntausende von Wählerinnen und Wählern. Und da werden es sich Kanton, Stadt und Flughafengemeinden wohl überlegen, dass sie diese Gruppe nicht gegen jene anderen Zehntausende von Wählerinnen und Wählern ausspielt, die den Flughafen vor allem als Emitenten von Schadstoff und Lärm erfahren. Eine starke Vertretung der öffentlichen Hand im VR ist somit der beste Garant für eine gedeihliche und nachhaltige Entwicklung unseres Flughafens.

Die Statuten der Aktiengesellschaft Flughafen Zürich erlauben es der Stadt Zürich in Art. 3, maximal 10 % der Aktien zu halten. In Art. 15 jedoch ist geregelt, dass die Stadt Zürich ihr Stimmrecht nur mit 5 % ausüben darf. Wer nun aber bloss fünf Stimmrechtsprozente ausüben darf, wird wohl kaum ein willkommener Partner im Verwaltungsrat sein. Die Statutenklausel, 10 % zahlen und nur 5 % mitreden, deutet schwer darauf hin, dass von den Zusicherungen, die Stadt Zürich würde es anlässlich der Generalversammlung in freier Wahl bestimmt zu einem Verwaltungsratssitz bringen, wenig zu halten ist. Das

Zusammenstutzen ihres Stimmrechts auf die Hälfte zeigt, woher der Wind weht. Dabei hat die Stadt Zürich in den letzten Jahren klar belegt, dass ihr der Flughafen wichtig ist. Der Stadtrat hat 1995 zur 5. Ausbautappe klar Ja gesagt. Und auch heute sagt der Stadtrat immer wieder klar, dass der Flughafen mit seiner Hub-Funktion für den Wirtschaftsstandort von existenzieller Bedeutung ist. Wer diese klare Haltung des Stadtrates nicht sehen will, hat sich von den Nebelgranaten in die Irre leiten lassen, die im Zusammenhang mit der Diskussion für einen Beitritt zum Schutzverband geworfen worden sind.

Die Stadt Zürich will Verantwortung für den Flughafen übernehmen. Sie hat das schon bis anhin getan, indem sie rund 18 % der FIG-Aktien hält, und mit ihren beiden bisherigen Verwaltungsratsmitgliedern eingebunden ist. Wieso das in einem angemessenen Rahmen in der neuen Gesellschaft nicht mehr möglich sein sollte, ist schwer verständlich. Jedenfalls würde ein auf Gesetzesebene bewerkstelligter Rauswurf der Stadt Zürich aus dem Verwaltungsrat bei den Behörden und bei der Bevölkerung nicht verstanden. Wer das Elektorat der Stadt für sich gewinnen will, muss ihm Vertrauen entgegen bringen und darf es nicht mit einem Rauswurf brüskieren.

*Hans-Jacob Heitz (Liberale, Winterthur):* Ich äussere mich ganz kurz zu dieser Frage. Durch die Brille der ursprünglichen SP-Grundsatzanträge betrachtet, lieber Kollege Attenhofer, ist dieser Antrag noch nachvollziehbar. Nachdem aber dieser Rat jetzt anders entschieden hat, macht er wenig Sinn und ist strukturell nicht mehr vertretbar. Bei der Standortmarketing-Organisation machte ich mich für Winterthur stark. Man könnte hier genauso gut wie für Zürich auch einen Sitz für Winterthur beanspruchen. Das passt aber nicht mehr in dieses Gesetz. Deshalb ist der Minderheitsantrag abzulehnen. Winterthur war beispielsweise in der FIG immer vertreten und könnte darum auf Besitzstandswahrung pochen.

Mit Blick auf die Tribüne stelle ich fest, dass das Interesse Zürichs und der Flughafengemeinden an diesem Sitz nicht allzu gross zu sein scheint.

*Regierungsrat Ernst Homberger:* Gemäss dem vorliegenden § 7 kann der Kanton mehr als ein Drittel der Verwaltungsratsmandate beanspruchen. Diese Verwaltungsratsmitglieder werden vom Regierungsrat ernannt und sind von der Generalversammlung weder zu wählen noch zu bestätigen, sie sind direkt delegiert. Nach § 18 der Statuten besteht der Verwaltungsrat aus sieben bis neun Mitgliedern. Bei sieben oder acht

Mitglieder delegiert der Regierungsrat drei, bei neun Mitgliedern deren vier. Es ist dem Regierungsrat im Übrigen freigestellt, ob er alle Mitglieder aus seinen eigenen Reihen stellen oder auch andere Personen delegieren will. Der Regierungsrat möchte selber entscheiden können, ob er allenfalls einen der ihm zustehenden Sitze an eine andere Institution der öffentlichen Hand weitergeben will. Er ist auch nicht damit einverstanden, sich gesetzlich dazu verpflichten zu lassen. Insbesondere aber müssen die nicht dem Kanton zustehenden vier oder fünf Verwaltungsratsmitglieder unbedingt durch die Generalversammlung gewählt werden, damit der Verwaltungsrat entsprechend dem Willen der das Risiko tragenden Aktionäre zusammengesetzt ist.

Die Wahl von Vertretern der Stadt Zürich oder der Flughafengemeinden ist mit der vorgeschlagenen Regelung überhaupt nicht ausgeschlossen. Die Stadt Zürich besitzt, ohne neue Aktien dazukaufen zu müssen, von Beginn weg knapp über 5 % des gesamten Aktienkapitals. Deshalb hat man ihr auch die Möglichkeit gegeben, dieses bis 10 % aufzustocken – selbstverständlich mit Stimmrecht, Herr Attenhofer.

Im Fusionsvertrag haben wir auch festgelegt, dass die Stadt Zürich eingeladen werden soll, eine Kandidatur vorzuschlagen. Der Fusionsvertrag ist deshalb ein Entwurf, weil er erst dann definitiv verabschiedet werden kann, wenn allfällige Änderungen aus dieser ersten Lesung noch berücksichtigt werden können. In diesem Entwurf steht, dass dem Bund zu beantragende Änderungen des Betriebsreglements – darunter fallen Anträge zur Änderung am Pistensystem, Benützungskonzepte, Anflugrouten usw. – die qualifizierte Zustimmung von zwei Dritteln der Verwaltungsratsmitglieder erfordern.

Ich möchte präzisieren, Herr Attenhofer, dass der Verwaltungsrat nicht entscheiden kann. Er kann, wie heute der Regierungsrat, nur dem Bund etwas beantragen. Mit dieser Zweidrittelsklausel ist sichergestellt, dass der Kanton eine Mitsprache hat. Damit sind eigentlich alle Befürchtungen aus dem Weg geräumt, Verwaltungsrat und Geschäftsleitung könnten sich über die Anliegen des Kantons hinwegsetzen, denn eine Änderung der Statuten unterliegt ebenfalls einer Zweidrittelsmehrheit an der Generalversammlung.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag Hartmuth Attenhofer mit 88 : 52 Stimmen ab.**

*§ 8, Beteiligung am Aktienkapital*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*§ 9, Statuten*

*Lukas Briner (FDP, Uster):* Hier ist etwas Ähnliches festzuhalten wie das, was Regierungsrat Ernst Homberger vorhin zum Entwurf des Fusionsvertrags gesagt hat. Es wurde wiederholt kritisiert, weshalb hier nur vom Entwurf und nicht von den Statuten selbst die Rede sei, wenn es um die Genehmigung durch das Parlament geht. Dies hat rein rechtliche Gründe. Solange die Aktiengesellschaft formell nicht gegründet ist, handelt es sich bei den Statuten rechtlich gesehen um einen Entwurf. Man könnte die Gründung aber gar nicht durchführen, wenn man in den Statuten noch einen Vorbehalt der Genehmigung durch das Parlament hätte.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

### *§ 10, Übernahme von Verpflichtungen*

*Lukas Briner (FDP, Uster):* Wir kommen zu einem heiklen Punkt. Mir könnte es ja nur recht sein, wenn niemand zuhört; es handelt sich aber um einen sehr wichtigen Punkt, nämlich um die Haftungsfrage. Im Zusammenhang mit dem Flughafen sind, zurückhaltend ausgedrückt, Entschädigungszahlungen an Grundeigentümer denkbar. Im Vordergrund stehen Schallschutzmassnahmen, möglich sind aber auch Enteignungstatbestände. Es ist allen Beteiligten klar, dass die Flughafengesellschaft dafür aufkommen müssen. Sie wird sich dafür über Gebühren refinanzieren, die aus den eingangs dargelegten Wettbewerbsgründen nur bei den Passagieren von und nach Zürich erhoben werden können, nicht aber bei den Transitpassagieren, sonst sind wir zu teuer und nicht wettbewerbsfähig.

Die beantragte Regelung bezieht sich, entgegen dem Standpunkt der Kommissionsminderheit, nur auf formelle aber nicht auf materielle Enteignung. Dazu muss man wissen, was eine materielle Enteignung ist. Es fehlt mir hier die Zeit und der Auftrag, eine Rechtsvorlesung über materielle Enteignung zu halten. Kurz gesagt ist es eine Eigentumsbeschränkung, die keine Enteignung ist, aber einer solchen gleichkommt. Das heisst: Die bisherige oder eine in naher Zukunft voraussehbare mögliche Verwendung eines Grundstücks muss durch den Eingriff untersagt werden oder es muss dem Eigentümer eine wesentliche, aus dem Grundeigentum fließende Befugnis entzogen werden. Bauverbote fallen grundsätzlich unter den Tatbestand der materiellen Enteignung, Abzonungen – also geringere Einzonungen – grundsätzlich nicht.

Es wird tunlichst vermieden, im Zusammenhang mit dem Flughafen materielle Enteignungstatbestände zu schaffen. Entsprechende Ansprüche werden deshalb von den Verantwortlichen in aller Regel zunächst einmal bestritten. Die Kommissionsmehrheit will es nun vermeiden, mit deren Erwähnung im Gesetz eine mögliche Argumentation für schlaue Rechtsanwälte und mögliche Gläubiger zu schaffen, der Gesetzgeber habe im Grundsatz materielle Enteignungstatbestände anerkannt. Zudem wäre es falsch, der Flughafengesellschaft gemäss dem Wortlaut der beiden Minderheitsanträge theoretische Forderungen zu überbinden, die den Kanton gar nicht als Flughafenhalter betreffen, sondern als Planungs- oder Plangenehmigungsinstanz. Denn dafür kann man nicht eine private Gesellschaft haftbar machen.

Ich bitte Sie, die Minderheitsanträge zu § 10 abzulehnen.

***Minderheitsantrag Barbara Hunziker Wanner:***

*§ 10. Forderungen aus Enteignungstatbeständen, passiven Schallschutzmassnahmen und Anpassungen der Richt- und Nutzungsplanungen, von RPG-konformen Planungen, welche sich wegen Kollision mit den Belastungsgrenzwerten nach LSV als nutzlos erweisen, soweit sie ihren Entstehungsgrund vor der Übertragung der Betriebskonzession auf die Gesellschaft haben, werden von der Gesellschaft übernommen.*

*Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang):* In der vorberatenden Kommission war man sich eigentlich einig, dass die raumplanerischen Folgekosten, verursacht durch den Flugbetrieb, nicht der Allgemeinheit und dem Staat überlassen werden dürfen. Der Staat hat keinerlei Möglichkeiten, diese Kosten, welche in der Höhe von einigen hundert Millionen Franken liegen können, zu refinanzieren. Die Gebührenhoheit auf dem Flughafen nach der Verselbständigung besitzt nur die neue Gesellschaft. Man war sich einig, dass die Frage der Übernahme der raumplanerischen Folgekosten im vorliegenden Gesetz geregelt werden muss.

Ich war dann doch erstaunt über den definitiven Wortlaut von § 10. Er regelt nur die formellen Enteignungstatbestände. Die passiven Schallschutzmassnahmen müssen laut Rahmenkonzession vom Konzessionsinhaber finanziert werden. Mit der Übertragung der Konzession haftet die neue Gesellschaft also automatisch für diese Forderungen.

Zurück zu den formellen Enteignungstatbeständen: Solche Forderungen werden höchst wahrscheinlich nicht eintreffen, hingegen aber Forderungen aus materiellen Enteignungstatbeständen, da nach der Festsetzung der Lärmgrenzwerte für Landesflughäfen grosse Gebiete um den Flughafen nicht mehr überbaut werden dürfen. Die Verantwortung für den Umstand, dass diese Gebiete eingezont sind, trägt unter anderem die bürgerliche Ratsseite, welche in der Richtplanrevision z. B. verdichtetes Bauen in der Flughafenregion durchsetzte. Deshalb müssen viele Gemeinden ihre erst kürzlich revidierten Richt- und Nutzungsplanungen wiederholen. Es ist durchaus denkbar, dass betroffene Gemeinden, welche ihre Planungen wiederholen müssen, Regress auf den Kanton nehmen werden. Bei all diesen Forderungen kann es sich durchaus um Beträge in der Höhe von hunderten von Millionen Franken handeln, welche bei der vorliegenden Formulierung aber explizit ausgeschlossen sind und somit von der Allgemeinheit getragen werden müssen.

Dieser Umstand ist nicht im ursprünglichen Sinn der vorberatenden Kommission. Der Grund für diesen verunglückten Wortlaut dieses Paragraphen liegt sehr wahrscheinlich darin, dass die Verwaltung – in diesem Fall die Flughafendirektion – mit der Formulierung beauftragt wurde. Das sind Personen, welche zukünftig in der neuen Gesellschaft tätig sein werden und durchaus auch daran interessiert sind, die Folgekosten für die neue Gesellschaft möglichst tief zu halten.

Ich stelle deshalb den Antrag, § 10 folgendermassen zu formulieren: «Forderungen aus Enteignungstatbeständen, passiven Schallschutzmassnahmen und Anpassungen der Richt- und Nutzungsplanungen, von RPG-konformen Planungen, welche sich wegen Kollision mit den Belastungsgrenzwerten nach LSV als nutzlos erweisen, soweit sie ihren Entstehungsgrund vor der Übertragung der Betriebskonzession auf die Gesellschaft haben, werden von der Gesellschaft übernommen.» Wir sollten die Interessen des Staats wahrnehmen und im ursprünglichen Sinn der vorberatenden Kommission die Übernahme sämtlicher raumplanerischen Folgekosten im vorliegenden Gesetz regeln.

Ich bitte Sie, meinen Minderheitsantrag zu unterstützen.

***Minderheitsantrag Helen Kunz, Hartmuth Attenhofer, Regula Götsch Neukom, Luzia Lehmann Cerquone, Peter Reinhard, Christoph Schürch in Vertretung von Liselotte Illi:***

*§ 10. Forderungen aus Enteignungstatbeständen und passiven Schallschutzmassnahmen, soweit sie ihren Entstehungsgrund vor der Übertragung der Betriebskonzession auf die Gesellschaft haben, werden von der Gesellschaft übernommen.*

*Helen Kunz (LdU, Opfikon):* Diesen Paragraphen könnte man unter das Motto stellen, «den Privaten die Erlöse – den Anwohnern das Getöse». Das ist doch genau das, was Sie eigentlich wollen. Können Sie mir erklären, weshalb die weitergehenden Entschädigungsforderungen nicht übernommen, sondern vom Staat getragen werden sollen, die formalen aber nicht? Das verstehen weder die Gemeinden um den Flughafen noch die Liegenschaftsbesitzer. Diese Forderungen sind wesentlich und gehen «ins Tuch». Wenn Sie diese Forderungen schon nicht explizit aufzählen und damit die wichtigsten ausschliessen wollen, nennen Sie wenigstens, wie es ursprünglich geplant war, nur «Forderungen aus Enteignungstatbeständen» – damit bleibt es offen.

Eine Frage an den Volkswirtschaftsdirektor: Was hier nun fehlt – und darauf bin ich erst letzthin gekommen –, ist das Problem der

Randwirbelschleppen. Dieses Problem hatten wir bereits vor zehn Jahren, als z. B. in Höri Ziegel von den Häusern herunterfielen. Man musste dann diese Ziegel speziell festklammern und es stellte sich natürlich die Frage, wer die Kosten dafür übernehmen sollte – sicher nicht die Liegenschaftsbesitzer! Es kam zu einem riesigen Streit, weil sich die Flughafendirektion weigerte, diese Kosten zu übernehmen. Ich habe diesen Konflikt mit einem parlamentarischen Vorstoss hier hineingetragen. Nur der politische Druck verhalf dazu, dass diese Klammerungen, die wesentliche Kosten verursachten, übernommen wurden.

Nun haben wir genau dasselbe Problem, indem in Kloten – und letzte Woche in meiner Stadt Opfikon – ein solcher Fall passierte. Ich möchte, dass diese Schäden von Randwirbelschleppen übernommen und hier explizit genannt werden. Sonst haben wir die genau gleiche Voraussetzung wie vor Jahren und es heisst dann, es würden nur Enteignungen und Lärmschutzmassnahmen übernommen. Ich beantrage also,

*dass die Übernahme von Schäden, die durch Randwirbelschleppen entstehen, in den Text aufgenommen wird.*

*Luzia Lehmann Cerquone (SP, Oberrglatt):* Die Frage der Verantwortung für die Höhe und die Finanzierung von Folgekosten für Enteignungstatbestände ist im Gesetz unbefriedigend gelöst. Gemäss jetzigem Paragraf bezahlen die Gemeinden und der Kanton die Entschädigungsforderungen aus materiellen Enteignungstatbeständen sowie Aufwendungen der Gemeinden für die Anpassung ihrer Planung. Und wohlverstanden: Es handelt sich hier um die vom Kanton, von der Region und den Gemeinden festgesetzten Richt- und Nutzungsplanungen, die schon nach kurzer Zeit einzig und allein einer einseitig auf den Flughafen ausgerichteten Revision unterzogen werden müssen. Eine Privatisierungsvorlage darf die finanziellen Konsequenzen der materiellen Enteignungen und Umzonungen unter keinen Umständen ignorieren. Es geht hier um existenzielle Interessen der Gemeinden und Grundeigentümerinnen und -eigentümer, und zwar in der Grössenordnung von hunderten Millionen Franken.

Wenn 21 von 30 Regionsgemeinden keine neuen Bauzonen mehr ausscheiden und bestehende nicht mehr erschliessen können, wenn in mehreren Gemeinden wegen Überschreitung der provisorischen Lärmgrenzwerte in den rechtsgültigen Bauzonen nicht mehr oder nur noch unter einschneidenden Bedingungen gebaut werden kann, sind das keine Peanuts! Obwohl bundesrechtlich geregelt, gibt es keine Bundesgerichtspraxis, die uns weiterhilft. Keine juristische Beratung in der vorberatenden Kommission konnte uns sagen, was genau auf uns



zukommt und wer und wieviel bezahlen wird. Sofern wir das hier festhalten können, muss doch der Flughafenhalter gemäss Verursacherprinzip für solche Entschädigungen aufkommen. Er verursacht ja einerseits die Emissionen selbst und trägt andererseits die Gewinne heim.

Sollte Ihnen der Antrag von Barbara Hunziker mit der abschliessenden Aufzählung zu weit gehen, schliessen Sie doch wenigstens nicht explizit aus, dass der Flughafenhalter auch für materielle Enteignungstatbestände aufkommen muss. Wenn wir hier den Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern solche finanziellen Risiken aufbürden, müssen wir uns schon die Frage gefallen lassen, ob wir hier eigentlich die Bevölkerung vertreten oder die zukünftigen Aktionärsinteressen.

Ich bitte Sie, den Antrag von Barbara Hunziker oder den Eventualantrag von Helen Kunz zu unterstützen.

*Daniel Vischer (Grüne, Zürich):* Barbara Hunziker und Luzia Lehmann haben Ihnen dargelegt, wo die materiellen Unterschiede zwischen den beiden Hauptanträgen liegen. Es ist eigentlich unverzeihlich, dass sich die Kommissionsmehrheit auf formelle Enteignungstatbestände beschränken will.

Herr Homberger, Sie treten als Regierungsrat ab unter Verlüderung der Interessen des Kantons Zürich! Wenn Sie der Interessenwahrer des Kantons Zürich wären, müssten Sie den Minderheitsanträgen zustimmen. Es geht doch nicht an, dass der Kanton Zürich seine finanziellen Interessen aus der Hand gibt und auf der einen Seite seine Einflussmöglichkeiten gegenüber der neuen Gesellschaft einschränkt, während er auf der anderen Seite weiterhin die finanziellen Konsequenzen aus diesem Spiel trägt. Es wundert mich, dass der Finanzdirektor hier nicht energisch Einspruch erhoben hat. Und es wundert mich, mit welcher Saloppheit hier über die Interessen des Kantons hinweggegangen wird. Es grenzt an Staatskassenplünderie, was hier veranstaltet wird. Man privatisiert die Gewinne und belässt die Folgen negativer Entwicklung beim Kanton. Das ist das Andenken, das Sie uns hinterlassen, Herr Regierungsrat!

*Regierungsrat Ernst Homberger:* Bei den beiden Minderheitsanträgen geht es ja um die Regelung der materiellen Enteignungstatbestände. Die formellen Enteignungstatbestände und die passiven Schallschutzmassnahmen sind unbestritten und werden von der neuen Gesellschaft übernommen. Die Entschädigung für materielle Enteignungstatbestände kann aber auf Grund des vom Bund festgelegten Rechtsmittelzuges

nicht in diesem Gesetz festgelegt werden. Erste Ansprechinstanz für Forderungen aus materieller Enteignung, sofern solche aus raumplanerischen Änderungen überhaupt anfallen, ist die Gemeinde, weil sie die zuständige Planungsinstanz ist. Da der Kanton die Richt- und Nutzungspläne der Gemeinden genehmigt, kann eine Gemeinde in diesem Verfahren auf den Kanton Regress nehmen. Wenn sich tatsächlich herausstellt, dass die Änderung der Unternehmung anzulasten ist, kann der Kanton auf die Unternehmung Regress nehmen. In jedem Fall wird aber zuerst ein richterliches Urteil Klarheit schaffen.

Hören Sie jetzt bitte gut zu: Wird die Unternehmung durch richterlichen Entscheid verpflichtet, Entschädigungen aus materiellen Enteignungen zu bezahlen, hat sie diese zu übernehmen. Das haben wir in der Kommission so gesagt. Bevor jedoch die Lärmgrenzwerte für Landesflughäfen nicht festgelegt und deren allfällige Auswirkung auf die Raumplanung nicht bekannt sind, kann zur materiellen Enteignung nichts ausgesagt und abgeschätzt werden. Deshalb kann diesbezüglich auch nichts im Gesetz festgeschrieben werden.

Die Schwierigkeit besteht zurzeit darin, dass bei allen zur Vernehmlassung aufgelegten Projekten – das war beim SIL und beim Umweltverträglichkeitsbericht zur 5. Ausbautappe der Fall – mit provisorischen und nicht rechtsverbindlich festgelegten Grenzwerten gerechnet werden musste. Selbst bei festgelegten Grenzwerten müsste zuerst einmal festgestellt werden, ob überhaupt raumplanerische Massnahmen nötig werden und ob Ansprüche für materielle Entschädigungen aus solchen Änderungen entstehen werden. Der Regierungsrat hat in seiner Vernehmlassung zum SIL klar darauf hingewiesen, dass der vom Bundesrat vorbehaltlos genehmigte Richtplan durchführbar bleiben muss. Dann erledigen sich viele dieser Probleme.

Zu den Klammerungen, die Helen Kunz angesprochen hat, ist Folgendes zu sagen: Grundsätzlich ist die Fluggesellschaft verantwortlich, wenn eine solche Randwirbelschlepe aus einem Manipulations- oder Abflugsfehler heraus Schäden anrichtet, und erst sekundär die Flughafendirektion. Ich habe es in den letzten drei Jahren nie erlebt, dass wir uns irgendwann gegen solche Klammerungen gewehrt hätten, sofern ein solcher Schaden eindeutig auf das normale An- und Abflugverfahren zurückzuführen war. Bei besonderen Witterungsverhältnissen, z. B. bei Windstille, oder bei einer Reparatur an einer Piste – wie letzthin die Auswechslung des Instrumentenlandesystems –, muss anders geflogen werden. In diesem Zusammenhang sind die Probleme meiner Ansicht nach gelöst, Frau Kunz, und müssen nicht mehr extra in diesem Gesetz aufgezählt werden.

Die Forderungen bezüglich der formellen Enteignung, welche den grössten Teil der Kosten ausmachen werden, sind klar geregelt. Dem Antrag der Kommissionsmehrheit kann deshalb zugestimmt werden. Bei den materiellen Enteignungstatbeständen sind ja solche Zahlungen, sofern ein richterliches Urteil vorliegt, überhaupt nicht ausgeschlossen. Ich ersuche Sie, dem Antrag von Regierung und Kantonsmehrheit zuzustimmen.

Zu Daniel Vischer: Allein die Tatsache, dass wir die Übernahme aller Schallschutzmassnahmen auf die neue Gesellschaft und damit auf das Risiko der Aktionäre übertragen konnten, stellt für den Kanton einen ganz wesentlichen Verhandlungserfolg dar. Der Kanton ist mit den materiellen und den Schallschutzmassnahmen völlig aus seiner Pflicht entlassen. Ich möchte Sie bitten, dies zu beachten. Wir hatten weder im Regierungsrat noch in den Verhandlungen nie auch nur den leisesten Verdacht, dem Kanton irgendetwas anzulasten, für das er eine Haftung übernehmen muss, die er gar nicht tragen kann – dies gilt auch für die Gemeinden.

*Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich):* Dem Votum von Daniel Vischer muss etwas entgegen gehalten werden. Er hat geschossen, ohne zu zielen und daneben geschossen. Regierung und Kommission haben sich bei diesen Enteignungsfragen sehr wohl überlegt, wo die Interessen des Kantons liegen. Es wundert mich ein bisschen, wenn ein «Rechtsgelehrter» zumindest in diesem Hause nicht anerkennen will, dass auf dem Justizweg hier eben anders verfahren wird. Bei materiellen Enteignungen haben wir andere Gremien, welche entscheiden, nämlich die richterlichen. Diese beurteilen, ob es sich um eine Enteignung handelt und was bezahlt wird. Daniel Vischer und die Minderheitsantragsteller wollen etwas im Gesetz festlegen, worüber andere Gremien zu entscheiden haben.

Es ist die Verantwortung dieses Kantons, dass er eben gerade kein Präjudiz schafft, indem er im Gesetz bereits schon von materiellen Enteignungen spricht, wo doch noch überhaupt nicht festgelegt ist, ob und in welcher Grössenordnung es solche gibt. Dies würde möglicherweise nachher missbraucht, indem man dann Entschädigungsforderungen auf Grund dieses Gesetzes unterstützen könnte. Es ist im Interesse des Kantons, dass man zuerst einmal die richterlichen Entscheide abwartet. Es trifft übrigens so oder so den Kanton, ob nun er oder die Gesellschaft zu bezahlen hat, denn die Gesellschaft wird ja zu über 70 % vom Kanton gehalten. Somit ist genau dieser Gesetzesvorschlag im Interesse des

Kantons. Er wurde sehr sorgfältig vorbereitet. Der Vorwurf, den Du hier aufgestellt hast, Daniel Vischer, gilt also nicht.

*Daniel Vischer (Grüne, Zürich):* Erstens schiesse ich nicht, zweitens bin ich kein Rechtsgelehrter und drittens, Herr Portmann, wünsche ich Ihnen viel Glück im Ständeratswahlkampf. Was Sie jetzt gesagt haben, hat relativ wenig mit der Auseinandersetzung zu tun, um die es hier geht. Das weiss ja jede und jeder, dass die Gerichte entscheiden, ob der Tatbestand einer materiellen oder einer formellen Enteignung vorliegt und welche Entschädigung er hervorruft. Wir diskutieren heute nur darüber, ob die neue Gesellschaft auch solche gerichtlicherseits festgelegten Entschädigungsfolgen aus materieller Enteignung zu tragen hat, die ihren Entstehungsgrund vor der Übernahme der Betriebskonzession haben. Sie sagen, es genüge, wenn man sich auf die formelle Enteignung beschränke. Ich sehe nicht ein, weshalb das genügen soll. Man könnte genau so gut gar nichts schreiben. Wir wollen ja nur, dass es offen bleibt und die Entschädigungsforderungen aus materieller Enteignung nicht zu 100 % vom Kanton getragen werden müssen, soweit sie auf dem Zeitpunkt vor der Betriebsübernahme basieren.

Was Sie gesagt haben, Herr Regierungsrat Homberger, betrifft die Frage, inwieweit nach der Betriebsübernahme gegen die neue Gesellschaft geklagt werden kann. Das steht hier aber gar nicht zur Diskussion. Es ist eine Selbstverständlichkeit, dass dann die neue Gesellschaft zuständig ist. Sie schaffen eine Spielraumdiskrepanz zwischen möglichen Forderungen aus materieller und formeller Enteignung für einen zurückliegenden Zeitpunkt. Es gibt keinen berechtigten Grund, warum der Kanton diesbezüglich sein Pfand aus der Hand geben soll.

Deswegen bitte ich Sie, zumindest den Minderheitsantrag gutzuheissen, der sich nicht auf die formelle Enteignung festlegt.

*Thomas Büchi (Grüne, Zürich):* Dem Lärmpegel hier im Ratsaal nach zu schliessen, ist die Sache, von der wir jetzt sprechen, offenbar nicht von grossem Interesse. Es sind aber genau diese kleinen, aber wichtigen Details, die nachher in der Bevölkerung aber auch hier im Rat – zumindest bei den Minderheiten, die darauf hingewiesen haben – das Gefühl der Hoffnungslosigkeit entstehen lassen, weil wir nachher wieder jahrelang werden kämpfen müssen, wer haftbar ist. Es kann hier um riesige Summen gehen. Das Entscheidende sehen Sie doch im Minderheitsantrag von Barbara Hunziker. Regierungsrat Ernst Homberger hat es angetönt und wir haben bei der Eintretensdebatte darauf hingewiesen: Solange diese Grenzwerte nicht festgelegt sind, dürfte dieses Gesetz

eigentlich nicht verabschiedet werden, denn es ist möglich, dass mit diesen Grenzwerten materielle Enteignungen nötig werden. Dann wäre es so, dass diese Enteignungen, welche in die Millionen gehen können, vom Staat zu tragen sind, während die Gewinne nur noch dieser AG zufließen, nachdem sie sich einmal etabliert hat und die Betriebskonzession übertragen ist.

Manchmal spielen solche gesetzgeberische Details eine riesige Rolle. Wir haben offenbar vergeblich darauf hingewiesen, dass der Zeitpunkt dieses Gesetzes gefährlich falsch ist. Zuerst müssten diese seit Jahren zu erwartenden LSV-Belastungsgrenzwerte festgelegt werden. Sie haben das abgelehnt und wollen schnell vorangehen. Es ist nicht zufällig, dass Sie dieses Gesetz nun so durchpeitschen. Sie wissen genau, dass diese Grenzwerte entscheidend sein können. Wenn diese einmal festgelegt sind und dort nicht mehr gebaut werden kann – oder sogar bestehende Bauten nicht mehr bewohnt werden können –, sind das Enteignungstatbestände. Dann wird sich entscheiden müssen, wer die Kosten zu tragen hat. Das wird nicht der Richter entscheiden können. Wenn wir hier festschreiben, dass es nur um die formellen Enteignungstatbestände geht und die materiellen bis zur Übertragung an die neue Gesellschaft vom Kanton zu tragen sind, gibt es keinen richterlichen Spielraum mehr.

Ich war immer der Ansicht, dass Umweltschutz und nachhaltige Entwicklung über das Portemonnaie läuft. Deshalb wissen Sie auch, was hier auf dem Spiel steht. Seien Sie doch so ehrlich und sagen Sie das der Bevölkerung klar: Es liegt an diesen beiden Wörtchen «formell» und «materiell». Schreiben Sie doch einfach Enteignungstatbestände ohne zu differenzieren. Der Mehrheitsantrag ist gefährlich für den Kanton Zürich.

Daniel Vischer fragt zu Recht, weshalb sich der Finanzdirektor hier nicht mit Händen und Füßen gewehrt hat; diese Frage ist natürlich rhetorisch. Sie kennen die Antwort. Wie kann sich jemand mit Händen und Füßen wehren, wenn er Verwaltungsratspräsident dieser Haupt-Airline wird? Sie kommen und sagen jeweils, wir müssten aufpassen, dass kein Filz entsteht. Hier haben wir einen Filz bzw. eine Interessenskollision, die sich auch nicht nur mit dem Ausstand von Regierungspräsident Honegger beheben lässt! Sie als bürgerliche Mehrheit haben heute die Aufgabe, den Kanton vor finanziellen Forderungen zu schützen. Wenn Sie das nicht tun, nehmen Sie Ihren Auftrag nicht wahr. Wundern Sie sich doch nicht, wenn die Bevölkerung sagt: Die da oben machen ja sowieso was sie wollen. Sie wirtschaften in die eigene Interessenstasche! Lukas Briner hat es angetönt: Das ist ebenfalls ein Schicksalsparagraf, auch

wenn er nicht so daherkommt und hoch juristisch tönt. Die Gerichte können nicht mehr Handlungsspielraum fordern als wir ihnen geben. Der Mehrheitsantrag will auch den Gerichten ganz bewusst und scharf kalkuliert die Hände binden, damit der Kanton bezahlen muss und nicht die neue Betriebsgesellschaft. Das wird eine direkte Auswirkung auf die Attraktivität der AG und damit auf die Aktienkurse haben; die Gewinne – pro memoria – sind steuerfrei!

Ich bin enttäuscht! Sie lesen uns bei den Budgetdebatten immer die Leviten und sagen, wir müssten sparen und Wunschbedarf ablehnen. Das ist nicht einmal Wunschbedarf, sondern kalkuliertes Risiko, mit dem Sie den Kanton belasten. Wir bitten Sie, entweder den Minderheitsantrag von Barbara Hunziker zu unterstützen, der genau festschreibt, wofür es geht, oder .....(Die Redezeit ist abgelaufen.)

*Helen Kunz (LdU, Opfikon):* Ich möchte Sie bitten, die Schäden, die durch Randwirbelschleppen entstehen, doch auch in die Aufzählung aufzunehmen. Wenn Regierungsrat Ernst Homberger in den letzten drei Jahren keine solchen Forderungen auf dem Tisch hatte, heisst das noch gar nichts. Die meisten Ziegel in Höri sind jetzt festgeklammert. Jetzt ändert aber das An- und Abflugverfahren und es wird sich in Zukunft noch stärker ändern. Diese Randwirbelschleppen hängen von verschiedenen Faktoren ab. Die Wahrscheinlichkeit, dass solche Forderungen kommen werden, ist gross. Ich erinnere Sie in diesem Zusammenhang an den neuen Flughafen Malpensa, in dessen Umkreis auch halbe Dächer abgedeckt wurden.

Es ist richtig, dass in erster Linie die Fluggesellschaften der auslösenden Flugzeuge zur Kasse gebeten werden. Ebenso sicher ist aber, dass es sehr schwierig festzustellen ist, welches Flugzeug die Randwirbelschleppe verursacht hat. Wie wollen Sie sagen können, dass es dieser Jumbo oder jene MD 11 war, wenn ein Flugzeug nach dem anderen startet oder landet? Nehmen Sie das ins Gesetz auf, dann sind wir abgedeckt. Wenn es keine Forderungen gibt, umso besser!

*Lukas Briner (FDP, Uster):* Ich habe als ersten Satz gesagt, es sei ein heikles Thema, die Debatte beweist dies. Auf einen Umstand möchte ich noch hinweisen. Wenn der Haftungstatbestand der materiellen Enteignung ein zentraler Punkt wäre, würde die Verselbständigung des Flughafens nicht kommen, dessen muss man sich bewusst sein. Es bliebe alles beim Alten, der Flughafen bliebe in staatlicher Hand. Dann würde der Kanton so oder so für alle diese Tatbestände haften. Es ist ganz klar, dass wir mit dieser Vorlage einen wesentlichen Teil der

Haftungen aus bisheriger Zeit, aber nicht alle denkbaren, aus dem kantonalen Zuständigkeitsbereich auslagern können. Das ist eine sinnvolle Einigung mit der FIG als Fusionspartner. Es ist also nicht so, dass man dem Kanton Haftungen ersparen würde, indem man dieser Verselbständigung ablehnt.

Im Übrigen möchte ich die Aufzählung von Luzia Lehmann insofern mit einem Fragezeichen versehen. Das meiste, was Sie aufgezählt haben, sind Beeinträchtigungen des Grundeigentums, lösen aber nach Lehre und Rechtsprechung nicht oder nicht unbedingt bereits eine Haftung aus materieller Enteignung aus.

*Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang):* Ich muss etwas richtig stellen: Es bleibt nicht alles beim Alten. Wesentlich ist, dass die Gebührenhoheit den Staat saniert. Er kann die Folgekosten nicht mehr refinanzieren, wenn sie nachher ausschliesslich bei der neuen Gesellschaft liegt.

#### *Abstimmung*

**Der Minderheitsantrag Barbara Hunziker wird dem Antrag der Kommissionsmehrheit gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 81 : 69 Stimmen ab.**

**Der Minderheitsantrag Helen Kunz wird dem Antrag der Kommissionsmehrheit gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 79 : 69 Stimmen ab.**

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Wir stimmen nun darüber ab, ob der von Helen Kunz beantragte Zusatz «und Schäden von Randwirbelschleppen» in den Kommissionsantrag aufgenommen werden soll.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat lehnt den Ergänzungsantrag Helen Kunz mit 78 : 67 Stimmen ab.**

#### *Persönliche Erklärung*

*Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich)* gibt folgende Erklärung ab: Erlauben Sie mir, zu Handen der Materialien noch etwas zu § 7 zu sagen. Ich habe in meinem Referat zum Einbezug der Stadt Zürich in den

Verwaltungsrat gesagt, gemäss den Statuten der Gesellschaft, wie sie der Kommission vorliegen, hätte die Stadt Zürich zwar das Recht, 10 % der Aktien zu halten, bekäme aber nur das Recht, 5 % des Stimmrechts auszuüben. Ich habe mich auf die uns vorliegenden Materialien verlassen. Der Volkswirtschaftsdirektor hat dann in seinem Votum gesagt, ich hätte Unrecht. Anschliessend bin ich zu ihm gegangen und habe ihm meine Unterlagen mit der entsprechenden Formulierung gezeigt. Er hat mir seine Statuten gezeigt, welche jüngeren Datums sind. Meine Statuten weisen einen redaktionellen Fehler auf, indem die Stadt Zürich dort ausgeschlossen ist. Das ist jetzt korrigiert worden. Ich habe also keinen Fehler begangen, sondern mich auf falsche Informationen gestützt. Ich bräuchte mich nicht zu entschuldigen, tue es aber trotzdem.

*Regierungsrat Ernst Homberger:* Ich möchte mich dafür entschuldigen, dass Sie die falschen Unterlagen erhalten haben.

#### *§ 11, Personal der Flughafendirektion*

*Lukas Briner (FDP, Uster):* Das Personal der Flughafendirektion ist Neuerungen gegenüber aufgeschlossen, was sehr erfreulich ist. Es befürchtet aber, es bekomme eine schlechtere Altersvorsorge, wenn es dereinst nicht mehr beim Staat angestellt sein wird. Die Kommission ist bereit, diese Befürchtung ernst zu nehmen und die Versicherung des Personals bei der Beamtenversicherungskasse durch § 11 Abs. 2 auch weiterhin zu ermöglichen. Eine Anpassung des Gesetzes über die Versicherungskasse des Staatspersonals folgt in § 20.

Hingegen wäre es falsch, im Sinne des Minderheitsantrags auch noch gleich einen Gesamtarbeitsvertrag im Gesetz vorzuschreiben. Gegen einen Gesamtarbeitsvertrag ist gar nichts einzuwenden, aber die Vorschrift eines solchen im Gesetz wäre zuviel des Guten. Stellen Sie sich einmal vor, was geschieht, wenn ein solcher gar nicht zu Stande käme. Im Übrigen hat der Volkswirtschaftsdirektor zu diesem Punkt in der Kommission eine Erklärung abgegeben. Ich nehme an, dass er dies auch hier tun wird und will ihm nicht vorgreifen.

Ich bitte Sie also, den Minderheitsantrag abzulehnen. Obwohl die Kommission nicht darüber befinden konnte, bitte ich Sie, auch den Antrag von Hans-Jacob Heitz abzulehnen. Ich glaube nicht, dass dieser zu etwas führen würde, denn man ändert die Versicherungseinrichtung für so viele Leute nicht so leicht und so schnell. Auch wenn man dies nach zehn Jahren tun dürfte, würde wohl kaum Anlass dazu bestehen. Wenn



sich zwingende Änderungen ergeben, dass man es tun muss, dann könnte man das Gesetz wieder ändern.

***Minderheitsantrag Hartmuth Attenhofer, Regula Götsch Neukom, Luzia Lehmann Cerquone, Christoph Schürch in Vertretung von Liselotte Illi:***

*§ 11. Abs. 1*

*Die Dienstverhältnisse des Personals der Flughafendirektion Zürich werden auf der Basis eines Firmengesamtarbeitsvertrages in privatrechtliche Anstellungsverhältnisse mit der Gesellschaft umgewandelt.*

*Abs. 2 wie Kommissionsmehrheit.*

*Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich):* Die SP-Fraktion beantragt, dass für das Flughafenpersonal ein Firmengesamtarbeitsvertrag verbindlich ins Gesetz aufgenommen wird. Dies aus folgenden drei Gründen:

1. Eine gesetzliche Vorschrift, wonach dieser Firmengesamtarbeitsvertrag ausgearbeitet werden muss, zwingt die Sozialpartner an den Verhandlungstisch. Beide Sozialpartner, der Flughafen einerseits und die Gewerkschaften andererseits, sind zu einer Einigung verpflichtet. Keiner von beiden kann sich den Verhandlungen entziehen. Damit ist das Zustandekommen einer Einigung zwingend vorgeschrieben. Diese Vorschrift erlaubt es den Sozialpartnern, zu einer win-win-Lösung zu kommen. Erfolgt diese Einigung nicht, entfalten arbeitsrechtliche Formalien dahingehend Wirkung, als es zu einer gerichtlichen Auseinandersetzung kommt, die in eine loose-loose-Lösung auszulaufen droht.

Die Stadt Bern macht es uns vor. Sie hat in Art. 16 ihrer Gemeindeordnung festgeschrieben, dass das gesamte Personal der Städtischen Verkehrsbetriebe auf Grund eines Firmengesamtarbeitsvertrags privatrechtlich anzustellen sei. Natürlich kennt nicht nur Bern einen Firmen-GAV. Rund 1000 solcher Verträge gibt es bereits in der Schweiz, und da ist es schlicht nicht einzusehen, weshalb ein Firmen-GAV nicht auch für unseren Flughafen gelten soll. Mit seiner gesetzlichen Verankerung schaffen wir Sicherheit und Kontinuität für beide Seiten.

2. Für Betriebe mit öffentlichen Aufgaben wie der Flughafen Zürich sind Kontinuität und Sicherheit prioritär. Während ein Betrieb ohne GAV mit dem Streikrecht konfrontiert ist, unterstehen GAV-gesicherte Betriebe der Friedenspflicht. Wer immer also einen entwicklungsfähigen Flughafen will, muss alles Interesse daran haben, dass das Flughafenpersonal in die Friedenspflicht eingebunden ist. Und das vom ersten Tag der neuen Gesellschaft an. Zeit für die Verhandlungen ist jetzt noch

genügend vorhanden, sodass bis zum Inkrafttreten des Flughafengesetzes ein allseits befriedigender GAV ausgearbeitet werden kann.

Art. 333 des Obligationenrechts regelt das Arbeitsverhältnis bei Betriebsübergängen. Der Erwerber eines Betriebs muss während eines Jahres einen existierenden GAV übernehmen. Gegenwärtig besteht aber für das Flughafenpersonal kein solcher GAV. Deshalb greift Art. 333 OR nicht voll. Und damit ist auch die Friedenspflicht nicht gewährleistet.

Korreakterweise gestehe ich zu, dass sich die arbeitsrechtlichen Fachleute uneins sind, ob OR 333 auch beim Rechtswechsel vom öffentlichen ins private Recht gilt. Immerhin: OR 333 bestimmt, dass alle Rechte und Pflichten zwischen den Sozialpartnern bei Fusionen nahtlos übergehen und für ein Jahr weiter Gültigkeit haben. Aber wie gesagt, ein GAV besteht heute für den Flughafen nicht, und damit auch keine Friedenspflicht.

OR 333 ist ein Härtefall-Artikel, der die Schnittstellenproblematik bei Fusionen und Rechtsformwechseln regelt. Sollte dennoch eine gewisse Rechtsunsicherheit vorliegen, so ist es die Pflicht der heutigen Sozialpartner – insbesondere der Flughafendirektion und damit der Regierungsrat, den wir als Kantonsratsmitglieder beaufsichtigen – dafür besorgt zu sein, dass die künftigen Arbeitsbedingungen mit einem Firmengesamtarbeitsvertrag geregelt werden. Natürlich hat auch die künftige Arbeitgeberin, die Aktiengesellschaft Flughafen Zürich, die Pflicht, allfällige Rechtsunsicherheiten auszuräumen und einen Firmengesamtarbeitsvertrag mit den Gewerkschaften auszuarbeiten. Die Verhandlungen und Vorarbeiten hierzu können heute schon aufgenommen werden.

3. Ein Firmen-GAV garantiert die Gleichbehandlung aller Angestellten. Er ist transparent und regelt alle wichtigen Fragen des Arbeitsverhältnisses klar und detailliert. Er ist für das ganze Personal im GAV-Bereich verbindlich. Die Gewerkschaften üben eine professionelle Kontrolle aus und ihre Funktionäre sind von der Belegschaft akzeptierte Mittelsleute. Mit dem Firmen-GAV werden Paritätische Kommissionen geschaffen, die dort regulierend eingreifen, wo Unstimmigkeiten oder Vertragsbrüche auftreten – ganz egal, welcher der beiden Sozialpartner sie begangen hat. Gesamtarbeitsverträge garantieren Kontinuität, weil sie meistens lange Kündigungsfristen kennen. Und sie beantworten all jene Fragen, die weder im OR noch im Arbeitsgesetz geregelt sind.

Wenn der Kantonsrat erreichen will, dass das Personal von FIG und FDZ – immerhin rund 1500 Personen – angstfrei in die Fusionszukunft

blicken kann, dann muss er unserem Antrag zustimmen. Bedenken Sie, dass von der Zufriedenheit des Flughafenpersonals eine grosse Signalwirkung für die Volksabstimmung zum Flughafengesetz ausgeht. Wenn Sie aber das Personal frustrieren, verlieren Sie einen wichtigen Sympathieträger.

Die SP wird selbstverständlich gegen den Antrag von Hans-Jacob Heitz sein, wonach das Personal nach zehn Jahren in eine andere Versicherungskasse wechseln können soll. Das ist völlig systemwidrig, dass nun ausgerechnet beim Flughafen eine solche Zeitspanne eingebaut werden soll. Überlegen Sie sich einmal, Herr Heitz, dass die Festschreibung einer solchen Zeitspanne auch bedeuten kann, dass das Personal zehn Jahre lang bei dieser Pensionskasse bleiben muss. Ohne diese bestimmte Frist kann man schon nach zwei oder drei Jahren darüber sprechen, ob man in eine andere Pensionskasse wechseln könnte. Ihr Antrag, den Sie wahrscheinlich in einem anderen Sinn meinen, als ich geschildert habe, beisst sich in den Schwanz.

*Daniel Vischer (Grüne, Zürich):* Ich ersuche Sie, den Minderheitsantrag bezüglich Gesamtarbeitsvertrag zu unterstützen. Worum geht es? Wir haben in der Schweiz eigentlich in allen wesentlichen Bereichen grossbetrieblicher Strukturen – davon reden wir auch hier – die Tradition des Gesamtarbeitsvertrags. Wir haben zweitens die Tradition, dass bei der Privatisierung von Teilen ehemals öffentlich-rechtlicher Strukturen in privatrechtliche eine entsprechende gesamtarbeitsvertragliche Lösung gesetzlich normiert wird. Das haben wir bei der Swisscom, den SBB und den entsprechenden Teil- oder Ganzprivatisierungsvorhaben.

Was heisst das, wenn diese Regelung im Sinne der Minderheit hier normiert wird? Es heisst nicht unbedingt das, was vorhin gesagt wurde. Ein Gesetz kann nicht bestimmen, dass ein Gesamtarbeitsvertrag abgeschlossen werden muss. Es heisst nur – aber immerhin so viel – dass beide Sozialpartner genötigt sind, in ernsthafte Verhandlungen über einen Gesamtarbeitsvertrag zu treten und alles zu unternehmen, damit eine Einigung zu Stande kommt. Im heutigen GAV-Diskurs gibt es eine gewisse Unklarheit darüber, was passiert, wenn nach diesen Verhandlungen kein Abschluss zu Stande kommt. Was gilt dann? Das ist offen. Sinnvollerweise müssten sich die Sozialpartner bei der Aufnahme ihrer Verhandlungen gerade über diesen Punkt vorab verständigen.

Hartmuth Attenhofer hat natürlich Recht. Von einem solchen Paragraphen im Gesetz geht eine Signalwirkung aus. Es zeigt, dass die öffentliche Hand für gleichwertige Arbeitsverhältnisse eintritt, wenn sie Verhältnisse in die private Hand überführt. Ich bin ehrlich gesagt ein

bisschen erstaunt, dass kein Minderheitsantrag bezüglich einer Besitzstandswahrung gestellt worden ist. Da ich keine zusätzlichen Anträge stellen will, gebe ich das nur zu Protokoll. Das wäre eigentlich der richtige Minderheitsantrag gewesen, denn dieser Besitzstandswahrungsantrag entspricht genau der Bestimmung von OR 333. Weil es diesbezüglich eine Unsicherheit gibt, hätte über eine Besitzstandswahrung im Gesetz quasi eine Analogie zwischen OR 333 und der vorliegenden Vorlage geschaffen werden können und müssen.

Es ist nicht gleichgültig, ob ein GAV kommt oder nicht. An sich gibt es bereits aus dem OR eine Verhandlungspflicht des Arbeitgebers. Ein Arbeitgeber kann es nicht seinem Belieben unterstellen, ob er mit den Sozialpartnern in Verhandlungen tritt, sofern von ihnen ein Verhandlungsangebot ausgeht. Im vorliegenden Fall wird davon auszugehen sein. Es verstärkt die Bereitschaft, wenn eine solche Verhandlungspflicht in einem Gesetz normiert wird. In diesem Sinn wäre es fatal, wenn dieser Minderheitsantrag abgelehnt würde, denn das würde eine gewisse Schnoddrigkeit der bürgerlichen Mehrheit gegenüber gesamtarbeitsvertraglichen Regelung zum Ausdruck bringen.

Sie vergeben sich ja nichts, wenn Sie diesen Antrag hineinnehmen. Wenn sie dagegen stimmen, zeigen Sie aber, dass Sie das Ganze nicht ernst nehmen – das bedaure ich!

*Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich):* Ich muss einmal mehr Daniel Vischer widersprechen. Er kann natürlich dieses Vorhaben nicht mit der Swisscom oder den SBB vergleichen. Hier ist die Ausgangslage ganz anders. Es geht nicht um die Überführung eines staatlichen Betriebs in eine privatrechtliche Aktiengesellschaft. In einem zweiten Schritt haben wir letztlich eine Fusion, ein Zusammenführen eines bereits bestehenden privatrechtlichen Betriebs, die FIG, mit einem neu gebildeten privatrechtlichen Betrieb.

Zu Hartmuth Attenhofer: Die FIG (Flughafenimmobiliengesellschaft) kennt heute keinen Gesamtarbeitsvertrag. Du weisst genau, dass wir in der Kommission die Zusicherung von FIG und FDZ (Flughafendirektion Zürich) bekommen haben, dass sie bereit sind, eine Urabstimmung oder Umfrage zu lancieren, bei der die Belegschaft sagen kann, ob sie GAV-Verhandlungen wünscht oder nicht. Das ist doch der richtige Weg! Ich habe in diesen vielen Wochen und Monaten herausgespürt, dass ein grosser Teil des Personals nicht unbedingt einen GAV wünscht, auch von der FDZ her nicht. Wenn man das hier ins Gesetz hineinschreibt, dann kommen wir in die Rechtsunsicherheit, wenn sich die Sozialpartner nicht einigen können. Was weiter, wenn die Mehrheit

der Belegschaft nicht von Beginn weg für einen GAV ist? Das Gesetz müsste es dann trotzdem vorschreiben und die Sache müsste vor die Schlichtungsbehörde. Das wäre ein unheiliger Weg für den Sozialfrieden dieser beiden Teilnehmer. Darum ist die vorgeschlagene Lösung richtig und personalfreundlich, ebenso das Vorgehen der neuen Unternehmung, wie sie es uns zugesichert hat.

*Hans-Jacob Heitz (Liberale, Winterthur):* Der dritte Ständerat hat mir von den Lippen gelesen.

*Regierungsrat Ernst Homberger:* Zuerst kann ich Daniel Vischer beruhigen. Bezüglich dessen, was er gefordert hat, zu dem er aber keinen Antrag stellen wollte, sind wir im Gespräch schon sehr weit. Er wird es dann irgendwann auch zu hören bekommen. Im Eintretensreferat am letzten Montag habe ich darauf hingewiesen, dass am Flughafen zwei Anstellungsvertragsmodelle ausgearbeitet werden. Im Entwurf zum Fusionsvertrag wurde überdies festgelegt, dass die neue Gesellschaft das Personal der FDZ mit allen Rechten und Pflichten und unter Anrechnung der bisherigen Dienstjahre übernehmen wird. Die dannzumal gültigen Anstellungsverhältnisse werden in privatrechtliche umgewandelt. Dannzumal gültig deshalb, weil wir ja auf den 1. Juli 1999 das Personalgesetz ändern. Die Besitzstandswahrung wird also beibehalten. Die Arbeitsverträge des Personals der FIG werden so weitergeführt wie sie sind. Ein Personalabbau ist nicht vorgesehen.

Zurzeit werden nach Rücksprache mit den Mitarbeitenden zwei Anstellungsvertragsmodelle erarbeitet. Eines basiert auf Einzelarbeitsverträgen, flankiert von gewissen Rahmenbedingungen, das andere – in Zusammenarbeit mit dem VPOD – auf einem GAV. Beide Modelle sollen dann der gesamten Belegschaft zur Diskussion und allenfalls zum Entscheid vorgelegt werden. Wir sind also schon sehr weit in diesen Gesprächen, Herr Attenhofer. Wir nehmen das wirklich ernst, weil wir kein Interesse daran haben, unsere Mitarbeitenden irgendwo zu frustrieren.

Wenn wir nun aber, wie dies im Minderheitsantrag vorgeschlagen wird, nur den Teil der FDZ in einen GAV einbinden möchten, dann schaffen wir eigentlich für ein Unternehmen, das zusammenwachsen soll, wieder zwei verschiedene Regimes – das wollen wir bei Gott nicht! Der Regierungsrat ist deshalb klar der Ansicht, dass das Personal grundsätzlich mitreden soll, welche Bedingungen schlussendlich ausgehandelt werden. Die Beurteilung, ob ein GAV oder Einzelarbeitsverträge mit gewissen Rahmenbedingungen die für den Betrieb geeignetste Form sei als, kann sehr wohl den Mitarbeitenden und der Geschäftsleitung überlassen werden. Das neue Unternehmen hat ja kein Interesse daran, schlechte Verträge auszuarbeiten, denn dadurch würde es sich selbst in Misskredit bringen und aus dem Markt werfen. Ein GAV, so er zweckmässig und für all die verschiedenen Arbeitsgattungen anwendbar ist, ist auch dann nicht ausgeschlossen, wenn er nicht im Gesetz festgeschrieben ist.

Ich bitte Sie, den Mehrheitsantrag der Kommission zu unterstützen.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag Hartmuth Attenhofer mit 76 : 63 Stimmen ab.**

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Zu § 11 Abs. 2 hat Hans-Jacob Heitz einen Antrag eingereicht. Der Kommissionspräsident hat dazu bereits Stellung genommen.

*Hans-Jacob Heitz (Liberale, Winterthur):* Ich habe den Antrag verteilt. Ich beantrage folgende Ergänzung des zweiten Absatzes:

*«Nach Ablauf von zehn Jahren seit Inkrafttreten dieses Gesetzes ist die Gesellschaft frei in der Auswahl der Versicherungskasse.»*

Die Praxis lehrt, sei es nun bei AHV, Familienausgleichskassen oder BVG, dass ein Kassenwechsel nicht etwas Unübliches wäre, sondern durchaus machbar ist, lieber Herr Kommissionspräsident, und zwar gerade im Umfeld eines liberalisierten Versicherungsmarktes. Dies dürfte sich auch in der FDP herumgesprochen haben. Die Bestimmung in § 11 Abs. 2 beinhaltet die Pflicht, sich der staatlichen Versicherungskasse anschliessen zu müssen bzw. dort zu bleiben, beisst sich mit dem Grundsatz der Privatisierung und erscheint systemwidrig. Zudem, Kollege Attenhofer, ich weiss nicht, ob Sie sich diese Überlegung gemacht haben: Diese Medaille hat noch eine andere Seite. Was passiert, wenn

diese Kasse aus irgendwelchen Gründen bezüglich der Entwicklung des Flughafens plötzlich das Risiko als zu hoch einstuft? Dann kann nämlich die Kasse auch nicht mehr aus diesem gesetzlich verankerten Vertragsverhältnis austreten. Solche gesetzlichen Zwangsehen erachte ich als unklug; sie haben den Anruch von Protektionismus.

Nun kann ich den Grundgedanken, die geäußerte Befürchtung durchaus nachvollziehen, der dieser Bestimmung Pate stand. Ganz im Sinne von sozialer Partnerschaft und Unternehmertum mit sozialem Gewissen sollen hier die BVG und andere Besitzstände, vor allem der älteren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, sichergestellt und vor einem kurzfristigen Kassenwechsel mit Leistungsminderung geschützt werden. Bekanntlich trifft es bei einem Kassenwechsel vor allem die älteren Mitarbeiter, das ist stossend.

Hier geht es aber darum, den Übergang von der heute gültigen öffentlich-rechtlichen Lösung bzw. des gesamten Rechtsregimes dieser Struktur zum neuen privatrechtlichen Regime zu gewährleisten. Auf die Dauer wäre eine solche zwangseheähnliche Bindung des Flughafens an den Staat bzw. dessen Versicherungskasse weder mit Autonomie, unternehmerischer Freiheit noch mit liberalen Grundsätzen und Marktwirtschaft vereinbar. Im Übrigen wäre ja die Befürchtung wegen eines allfälligen Kassenwechsels nach zehn Jahren auch nicht derart gross, denn wir haben ja paritätische Kommissionen, die dann so oder so in die Entscheidungsfindung mit einbezogen werden sollten. Es könnte durchaus sein, dass in zehn Jahren von Seiten der Arbeitnehmerschaft plötzlich der Wunsch aufkommt, man möchte sich einer anderen Kasse anschliessen. Auch die Arbeitnehmerschaft wird nämlich in der Handlungsfreiheit blockiert.

Ob man diese Ergänzung gesetzessystematisch weiter hinten bei den Übergangsbestimmungen ansiedeln möchte, sei der Redaktionskommission anheimgestellt. Ich bitte Sie, diesem Zusatz zu entsprechen.

*Regierungsrat Ernst Homberger:* Ich kann Ihre Befürchtungen widerlegen, Herr Heitz. Einerseits ist der Anschlussvertrag, wie er von der BVK vorliegt, auf drei Jahre terminiert. Wir haben gesagt, dass er spätestens nach fünf Jahren überprüft werden muss, weil ja die Mitarbeitenden der FIG auch noch bei der alten Kasse bleiben. Im Moment ist aber auch bei der BVK ein Wechsel im Gang; deshalb wollten wir für das Personal möglichst wenig Verunsicherung schaffen. In diesem Sinne müssen wir das nicht mehr hineinschreiben. Der Vertrag hat wie gesagt eine Übergangsfrist von drei Jahren. Sie kann natürlich verlängert werden. Spätestens nach fünf Jahren wird das Verhältnis überprüft.

Diese Frist ist also kürzer als die zehn Jahre, die Sie vorgeschlagen haben.

*Hans-Jacob Heitz (Liberale, Winterthur):* Als Jurist kann ich das gesetzestechnisch nicht nachvollziehen. Wenn wir ins Gesetz schreiben, «die Gesellschaft schliesst den Anschlussvertrag mit der Versicherungskasse des Staates ab», heisst das Folgendes: Wenn das nach fünf Jahren zur Diskussion steht, dann gibt dieses Gesetz ganz klar vor, mit wem die Fortsetzung dieses Vertrags zu schliessen wäre. Man kann das wollen oder nicht. Persönlich bin ich der Meinung, dass die hier vorgeschlagene Formulierung gegen die Autonomie und die unternehmerische Freiheit geht.

*Bruno Dobler (parteilos, Lufingen):* Ich schliesse mich der Argumentation von Hans-Jacob Heitz an, möchte aber auf Grund dessen, was der Regierungsrat gesagt hat, auf fünf Jahre gehen. Ich interpretiere die Fassung des Textes im Gesetz so, dass die Versicherungskasse für alle Zeiten verbindlich ist. Das ist weder im Sinne der Mitarbeiter noch der Unternehmung.

Es könnte ja wirklich sein, dass private Kassen plötzlich eine bessere Performance zeigen. Ich beantrage also,

*den Antrag von Hans-Jacob Heitz von zehn auf fünf Jahre zu verkürzen.*

*Abstimmung*

**Der Antrag Hans-Jacob Heitz wird dem Antrag Bruno Dobler gegenübergestellt. Der Kantonsrat gibt dem Antrag Bruno Dobler deutlich den Vorzug.**

**Der Kantonsrat lehnt die Ergänzung zu § 11 gemäss Antrag Bruno Dobler mit 65 : 62 Stimmen ab.**



*§ 12, Gründungs- oder Fusionskosten*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*III. Verfahren*

*§ 13, Einbringung der kantonalen Vermögenswerte*

*§ 14, Haftung des Staates*

*§ 15, Gesuch um Konzessionsübertragung*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*IV. Wahrnehmung der Interessen des Staates in der Gesellschaft*

*§ 16, Aktionärsrechte- und -pflichten*

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Der Minderheitsantrag zu § 16 ist zurückgezogen worden.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

*§ 17, Ernennung in den Verwaltungsrat*

*§ 18, Anteile im Eigentum des Staates*

*§ 19, Information des Kantonsrates*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*V. Änderungen bisherigen Rechts*

*§ 20*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*VI. Übergangsbestimmungen*

*§ 21, Oberaufsicht in der Übergangszeit*

*§ 22, Pistenverlängerung*

*Lukas Briner (FDP, Uster):* In § 21 hat die Kommission die Mehrheit des Staats gesichert bis die neue Gesellschaft Konzessionsnehmerin sein wird. Das ist wichtig, damit nicht auf Grund der bisherigen Konzession Beschlüsse zum Nachteil der Anwohner gefasst werden könnten – es ging darum, eine Befürchtung zu zerstreuen –, wie z. B. bezüglich der heute heftig diskutierten Regelung der Nachtflüge in Randstunden.

In § 22 hat die Kommission eine ebenfalls wichtige Regelung eingeführt, welche das Vorhaben einer eventuellen Pistenverlängerung nach Norden betrifft. Diese hätte oder hat ja keine Kapazitätserweiterung zum Ziel, sondern eine Verminderung der Lärmbelastung im Süden. Auf jeden Fall soll der Eindruck vermieden werden, mit dem Flughafengesetz wolle man noch schnell die demokratischen Rechte für diesen Entscheid ausschalten. Nach Auskunft des Volkswirtschaftsdirektors in der Kommission ist eine solche Vorlage in Vorbereitung.

Es geht aber umgekehrt auch nicht darum, mit diesen Bestimmungen einen Entscheid zu Gunsten der Pistenverlängerung zu präjudizieren. In dieser Frage will dieses Gesetz neutral sein. Es geht nur um die Zuständigkeit während der Übergangszeit. Ist die AG einmal Konzessionsnehmerin, wird allerdings eine Grundlage für eine Volksabstimmung aus rechtlichen Gründen entfallen.

*Helen Kunz (LdU, Opfikon):* Ich möchte zu Händen des Protokolls zwei Antworten des Volkswirtschaftsdirektors. Zuerst möchte ich aber noch die Feststellung des Kommissionspräsidenten berichtigen. Es geht in erster Linie um eine Kapazitätssteigerung und erst in zweiter Linie um eine eventuelle Entlastung der südlichen Gemeinden. Das muss hier ganz klar gesagt werden.

Meine beiden Fragen lauten wie folgt: Kann uns Regierungsrat Homberger klar versichern, dass die Pistenverlängerung, die ja im SIL enthalten ist und wirklich als Realität angesehen werden muss, noch vor dem Jahr 2001 in den Kantonsrat kommt? In diesem Fall gäbe es eine Volksabstimmung. Gehe ich richtig in der Annahme, dass alle weiteren Pistenänderungen, vor allem die in Diskussion stehende Parallelpiste, dann ausser Traktanden fallen? Wie weit sind die Diskussionen um eine allfällige Parallelpiste schon gediehen?

*Regierungsrat Ernst Homberger:* Man kann es umdrehen, wie Sie das getan haben, Frau Kunz. Die Regierung hat in der Abstimmung zur 5. Bauetappe einmal gesagt, am Pistensystem werde nichts verändert. Die Pistenverlängerung haben wir erst auf Wunsch wieder aufgenommen. Ich erinnere an die denkwürdige Versammlung in Wallisellen, an der man forderte, die südlichen und südöstlichen Gebiete endlich ein wenig vom Lärm zu befreien. Dieses Modell bringt nun tatsächlich etwas in der Lärmbekämpfung; das ist der Grund dafür. Wir haben die Projektstudie in Angriff genommen. Ich kann Ihnen nur Folgendes sagen: Es ist geplant, diese Pistenverlängerung, sobald die Verfahren durchgezogen sind, vor 2001 in diesen Rat zu bringen. Weil ich dann weder dem

Regierungsrat noch diesem Rat angehören werde, kann ich aber keine Garantie dafür abgeben.

Sie haben von einer Parallelpiste gesprochen, welche in Diskussion steht. Hätte der Regierungsrat dies so gewollt, hätte er das wahrscheinlich in den Anmerkungen zum SIL festgelegt. Dort drin werden sie nichts finden. Es ist aber einem Unternehmen sicher nicht zu verargen, wenn es sich Überlegungen über die Zukunft macht, genauso wie das die Airlines tun. Solche Dinge kommen ab und zu in Diskussion. Die Antwort ist hier klar in den Anmerkungen zum SIL. Was den Bereich 2025 ungefähr und später betrifft, ist nicht enthalten. Es ist aber auch nicht gesagt, dass die dannzumaligen Stimmberechtigten allenfalls nicht zu einer anderen Auffassung kommen könnten.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Damit ist die Vorlage in erster Lesung durchberaten. Sie geht an eine Kommission zur redaktionellen Bereinigung. Die zweite Lesung findet in der neuen Legislatur statt.

Das Geschäft ist erledigt.

## **7. Änderung des Gesetzes über die Erbschafts- und Schenkungssteuer (Erbschafts- und Schenkungssteuergesetz vom 28. September 1986)**

Antrag des Regierungsrates vom 8. Juli 1998 und geänderter Antrag der Kommission vom 21. April 1999, **3655a**

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Einige Bemerkungen zum Vorgehen: Wir werden zuerst den Beschluss fassen, ob die «Volksinitiative für eine vernünftige Erbschaftssteuer; kantonale Volksinitiative für die Befreiung der Nachkommen von der Erbschafts- und Schenkungssteuer» den Stimmberechtigten zur Annahme oder zur Verwerfung empfohlen werden soll. Wird sie zur Annahme empfohlen, ist die Aufstellung eines Gegenvorschlags zu dieser Volksinitiative nicht möglich. Wird sie hingegen zur Ablehnung empfohlen, kann der Kantonsrat einen Gegenvorschlag aufstellen. Die vorberatende Kommission hat für den Fall, dass die Volksinitiative den Stimmberechtigten zur Ablehnung empfohlen wird, einen Gegenvorschlag ausgearbeitet. Wird Eintreten auf den

Gegenvorschlag des Kantonsrates in der Form der Änderung des Erbschafts- und Schenkungssteuergesetzes beschlossen, folgt die Detailberatung dieses Antrags. Da es sich beim Gegenvorschlag um die Änderung eines Gesetzes handelt, ist vor der Schlussabstimmung über den Gegenvorschlag eine zweite Lesung erforderlich, welche in der Regel in vier Wochen durchgeführt wird.

Wir werden anschliessend an die zweite Lesung Beschluss fassen, ob die «Volksinitiative für die Abschaffung der Erbschafts- und Schenkungssteuer» den Stimmberechtigten zur Annahme oder zur Verwerfung empfohlen werden soll. Der Entscheid über die «Volksinitiative für eine vernünftige Erbschaftssteuer; kantonale Volksinitiative für die Befreiung der Nachkommen von der Erbschafts- und Schenkungssteuer» ist vor der Behandlung des Gegenvorschlags zu fassen. Der Entscheid über die Volksinitiative können wir heute fassen. Es ist aber auch denkbar, dass wir dies im Rahmen der zweiten Lesung tun. Sollte heute nicht auf den Gegenvorschlag eingetreten werden, macht es Sinn, den Entscheid über die zweite Volksinitiative ebenfalls heute zu fassen.

*Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich):* Das Erbschafts- und Schenkungssteuergesetz ist letztmals im Jahr 1986 teilrevidiert worden, indem damals im Wesentlichen der Tarif und die Freibeträge der Teuerung angepasst wurden. In der Zwischenzeit sind erneut von verschiedener Seite unterschiedliche Begehren für eine Änderung des Gesetzes erhoben worden, nämlich

- eine Motion im Jahr 1995, welche die Steuerfreibeträge der Teuerung entsprechend anheben und einer automatischen Indexierung unterstellen will;
- die Motion KR-Nr. 213/1997, mit der jene entlastet werden sollen, die aus Schenkung oder Erbschaft ein Unternehmen übernehmen und dieses fortführen, das ist die sogenannte Unternehmensnachfolge;
- eine im Herbst 1997 eingereichte Volksinitiative, welche die Erbschafts- und Schenkungssteuer vollständig abschaffen möchte;
- eine im Februar 1998 eingereichte Volksinitiative, welche lediglich die Nachkommen von der Steuer befreien will.

Die Regierung hat aus all diesen Vorstössen und Begehren mit der Vorlage 3655 ein Paket geschnürt, das im Wesentlichen Folgendes vorsieht: Ablehnung beider vorgenannten Volksbegehren, grundsätzliche Beibehaltung der Erbschafts- und Schenkungssteuer – dies mit relativ grosszügiger Anpassung der Steuerfreibeträge, deutlich über der bisherigen Teuerung –, Streckung des Tarifs sowie Steuererleichterungen bei

der Unternehmensnachfolge als Gegenvorschlag zum Volksbegehren, welches die Befreiung der Nachkommen von der Steuer verlangt, Abschreibung bzw. Nichtüberweisung der genannten Motionen.

Zur Kommissionsarbeit: Die Kommission hat sich in neun Sitzungen mit der Materie sehr gründlich auseinandergesetzt. Dabei hat sie sich nicht nur mit den beiden Volksinitiativen und deren Auswirkungen sowie mit der von der Regierung beantragten Revision des Erbschafts- und Schenkungssteuergesetzes befasst, sondern auch geprüft, ob und wie ganz grundsätzliche Neuerungen eingeführt werden könnten, z. B. ein einheitlicher Steuersatz oder ein relativ hoher – die Vorstellung lag bei einer Mio. Franken – Steuerfreibetrag, welcher der Schenker oder Erblasser nach Belieben jemandem hätte zuwenden können. Auch mit der Stellung der hetero- oder gleichgeschlechtlichen Lebenspartnerschaften hat sich die Kommission intensiv befasst.

Im Resultat folgt die Kommission im Grundsatz weitgehend den Anträgen der Regierung. Sie kommt in ihrer Mehrheit zum Schluss und Antrag, dass beide Volksinitiativen nicht zu unterstützen und dem Volk zur Ablehnung zu empfehlen seien und das Gesetz in Richtung der von der Regierung unterbreiteten Vorschläge zu revidieren sei, allerdings mit noch deutlich grösseren Erleichterungen als von der Regierung beantragt.

Demgegenüber favorisieren unterschiedlich starke Minderheiten der Kommission die eine oder andere der vorliegenden Volksinitiativen und lehnen die von der Kommissionsmehrheit getragene Revisionsvorlage ab. In dieser grundsätzlich unterschiedlichen Auffassung stellten sich als Eckpfeiler der Diskussion folgende Stichworte heraus:

- Steuerausfälle und deren Folgen,
- steuerliche Standortwettbewerbe gegenüber den umliegenden Kantonen,
- Steuergerechtigkeit bzw. die Frage der Lastenverschiebung von oben nach unten.

Die Erträge aus der Erbschafts- und Schenkungssteuer haben in den letzten Jahren laufend zugenommen und stellen sich heute auf über 400 Mio. Franken pro Jahr. Bei einer Annahme der Volksinitiative, welche die gänzliche Abschaffung der Steuer verlangt, ginge der Staatskasse dieser ganze Betrag von über 400 Mio. Franken verlustig. Einen Steuerausfall in dieser Grössenordnung erachtet die Kommissionsmehrheit, zusammen mit der Regierung, in der heutigen Situation der Staatsfinanzen als nicht verkraftbar. Das entstehende Loch in der Staatskasse müsste unweigerlich über eine Erhöhung der allgemeinen Steuern gestopft werden, was bei über 400 Mio. Franken theoretisch einer

Steuererhöhung von 13 bis 14 % entspricht – keine erfreulichen Aussichten für den Kanton Zürich im steuerlichen Standortwettbewerb! Auch Steuerausfälle von über 200 Mio. Franken, welche bei der Befreiung der Nachkommen von der Steuer entstünden, erachtet die Kommission ebenfalls als nicht vertretbar. Auch in diesem Fall müsste eine Steuererhöhung ins Auge gefasst werden, und zwar in der Grössenordnung von 6 bis 7 %.

Starke oder gar massive Erhöhungen der allgemeinen Steuern würden aber ohne Zweifel – so die Auffassung der Regierung und der Kommissionmehrheit – die für den steuerlichen Standortwettbewerb positiven Impulse, welche eine Voll- oder Teilabschaffung der Erbschafts- und Schenkungssteuern durchaus haben könnte, zunichte machen und im Gesamtergebnis zu einem klar negativen Ergebnis führen.

Ein weiterer Aspekt, der vor allem für die Kommissionsmitglieder aus dem Mitte-Links-Lager von einiger Bedeutung ist, liegt im Umstand, dass nur gerade jeder vierte Todesfall überhaupt zu einer Veranlagung von Erbschaftssteuern führt. Mit anderen Worten: In rund 75 % aller Nachlässe werden schon heute keine Erbschaftssteuern geschuldet. Mit der von der Kommission vorgeschlagenen starken Erhöhung der Freibeträge und der deutlichen Streckung der Tarife wird dieser Anteil der erbschaftssteuerfreien Nachlässe weiter steigen und sicher auf über 80 % hinaufklettern. Das bedeutet Folgendes: Eine sehr grosse Mehrheit der Bevölkerung bis weit hinauf in den Mittelstand und darüber hinaus müsste, würde eine der Volksinitiativen angenommen, die daraus resultierenden Steuerausfälle über eine spürbare Erhöhung der allgemeinen Steuern mittragen, ohne aber selbst auch nur im geringsten von der teilweisen oder ganzen Abschaffung der Erbschafts- und Schenkungssteuer profitieren zu können. Etwas einfacher formuliert: Eine sehr kleine Minderheit mit grossem und sehr grossem Vermögen würde sich auf Kosten der grossen Mehrheit unserer Bevölkerung erheblich entlasten.

Die Kommission war sich aber durchaus bewusst, dass die vollständige oder teilweise Abschaffung der Erbschafts- und Schenkungssteuer ein populäres Anliegen sein kann, zumindest auf den ersten Blick. Deshalb war die Kommissionmehrheit auch bereit, bei den von der Regierung vorgeschlagenen Erleichterungen noch weiter zu gehen. Sie präsentiert damit heute eine Gesetzesrevision, die weit über eine Anpassung der Freibeträge und des Tarifs an die Teuerung hinausgeht. Sie privilegiert und erleichtert zudem deutlich die Unternehmensnachfolge, welche ein wichtiges bürgerliches Anliegen darstellt, und bringt über dies hinaus noch weitere Verbesserungen.

Mit diesem Schritt, der noch etwas grösser ist als derjenige der Regierung, will die Kommission den beiden Volksinitiativen eine vernünftige und für die Bevölkerungsmehrheit attraktive Alternative gegenüberstellen. Mit der Ablehnung der Volksinitiative beantragt daher die Kommission in ihrer Mehrheit, auf die Revisionsvorlage einzutreten.

Bevor ich abschliessend einige Anmerkungen zum Ablauf der heutigen Debatte mache, möchte ich noch danken. Mein Dank gilt Regierungspräsident Eric Honegger, Adrian Hug und Ferdinand Fessler für die kompetente Begleitung und ausgezeichnete Dokumentation der Kommissionsarbeiten, Professor Reich von der Universität Zürich für seine wertvollen Expertenauskünfte, der speditiven und souveränen Protokollführerin Marianne Heusi sowie nicht zuletzt allen Kommissionsmitgliedern, die trotz vielfach hart ausgetragener politischer Meinungs-differenzen und mit erheblichem persönlichem Engagement eine geordnete Kommissionsarbeit in gegenseitigem Respekt ermöglichten.

Die Minderheiten der Kommission – das möchte ich in aller Klarheit nachtragen – werden die Revisionsvorlage ablehnen und an deren Stelle die gänzliche oder teilweise Abschaffung der Erbschafts- und Schenkungssteuer im Sinne der einen oder anderen Volksinitiative beantragen. Sie vertreten die Auffassung, die voraussehbaren Steuerausfälle wären verkraftbar, würden mit der Zeit dadurch kompensiert, dass der Wohn- und Standortkanton Zürich vermehrt finanzstarke Steuerzahler anziehe oder nicht an jene Kantone verliere, die in den letzten Jahren die Erbschaftssteuern abgeschafft oder deutlich zurückgenommen haben. Weiter möchte ich den Sprechern der Minderheit nicht vorgreifen.

Zum Verfahren im Rat: Der Ratspräsident hat es bereits angetönt. Als erstes wird der Rat beschliessen müssen, ob er den Stimmberechtigten die Volksinitiative für die Befreiung der Nachkommen von der Erbschafts- und Schenkungssteuer gemäss Antrag der Kommissionsmehrheit zur Ablehnung empfehlen will. Beschliesst er in diesem Sinne, kann er die Revisionsvorlage, die als Gegenvorschlag zu dieser Initiative vorliegt, in Beratung ziehen. Sollte der Rat die genannte Volksinitiative dem Volk zur Annahme empfehlen, so würde die Revisionsvorlage obsolet. Der Kantonsrat kann nur dann einer Initiative einen Gegenvorschlag gegenüberstellen, wenn er diese ablehnt.

Ich beantrage Ihnen im Namen der Kommission, die Volksinitiative zur Befreiung der Nachkommen von der Erbschaftssteuer dem Volk zur Ablehnung zu empfehlen, auf die Revision des Erbschafts- und Schenkungssteuergesetzes im Sinne der Anträge der Kommission einzutreten und anschliessend die zweite Volksinitiative zur gänzlichen Abschaffung der Erbschaftssteuer ebenfalls zur Ablehnung zu empfehlen.

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Ich möchte sehr rasch den Entscheid fällen, ob die erste Volksinitiative den Stimmberechtigten zur Ablehnung oder zur Annahme empfohlen wird. Ich bitte Sie, sich heute Nachmittag bei Ihren ersten Voten auf diesen Bereich zu konzentrieren. Erst wenn dieser Entscheid gefällt ist, geht es darum, ob Sie auf den Gegenvorschlag eintreten wollen oder nicht. Wenn Sie Eintreten beschliessen, können wir eine Detailberatung durchführen.

### **Verschiedenes**

Keine Wortmeldungen.

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 10. Mai 1999

Die Protokollführerin:  
Esther Scalvinoni-Kobe

Vom Büro des Kantonsrates in seiner Sitzung vom 3. Juni 1999 genehmigt.