



90. Sitzung, Montag, 12. März 2001, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Hans Rutschmann (SVP, Rafz)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Zuweisung einer neuen Vorlage..... Seite 7079
- Antworten auf Anfragen
 - *Höhere Fachschulen im Kanton Zürich*
KR-Nr. 398/2000 Seite 7079
 - *SZU-Haltestellenregime Stadt Zürich*
KR-Nr. 404/2000 Seite 7085
 - *Fragwürdiges Vorgehen bei den Berufungen an die Pädagogische Hochschule*
KR-Nr. 420/2000 Seite 7090
- Wahl einer Spezialkommission..... Seite 7092
- Pressemitteilung der ZKB-Aufsichtskommission..... Seite 7093
- Berichtigung des Dispositivs zu Traktandum 3 Seite 7093

2. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Wirtschaft und Abgaben

für die ausgetretene Marie-Therese Büsser-Beer, Rüti
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. 64/2001..... Seite 7093

3. Beschluss des Kantonsrates zur Volksinitiative «Für eine kundenfreundliche und sichere Arzneimittelversorgung», zur Volksinitiative «Für eine fortschrittliche und kostengünstige Medikamentenversorgung» und zur Änderung des Gesundheitsgesetzes vom 5. Februar 2001

Antrag der Geschäftsleitung vom 12. März 2001

KR-Nr. 63/2001..... Seite 7094

4. Auflösung der offenen Drogenszene in der Stadt Zürich

Postulat Ernst Schibli (SVP, Otelfingen) und Alfred Heer (SVP, Zürich) vom 5. März 2001

KR-Nr. 68/2001; Antrag auf Dringlicherklärung..... Seite 7096

5. Aufhebung des Fluglärmfonds

Antrag des Regierungsrates vom 8. März 2000 und geänderter Antrag der KEVU vom 31. Oktober 2000

3763a..... Seite 7102

6. Flughafenfondsgesetz

Antrag des Regierungsrates vom 8. März 2000 und geänderter Antrag der KEVU vom 5. Dezember 2000

3764a..... Seite 7127

7. Ergänzung des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (§ 20)

Postulat Peter Stirnemann (SP, Zürich) und Hansruedi Schmid (SP, Richterswil) vom 15. Mai 2000

KR-Nr. 183/2000, RRB-Nr. 1354/29. August 2000 (Stellungnahme)..... Seite 7147

Verschiedenes

– Fraktions- oder persönliche Erklärungen

• *Erklärung der SP-Fraktion betreffend Krise bei der SAirGroup* Seite 7121

• *Erklärung der CVP-Fraktion betreffend Krise bei der SAirGroup* Seite 7122

• *Erklärung der Grünen Fraktion betreffend Krise bei der SAirGroup* Seite 7122

• *Erklärung der FDP-Fraktion betreffend Krise bei der SAirGroup* Seite 7124

• *Persönliche Erklärung Daniel Vischer betreffend Krise bei der SAirGroup* Seite 7125

• *Persönliche Erklärung Gabriela Winkler betreffend Krise bei der SAirGroup* Seite 7126

• *Persönliche Erklärung Lorenz Habicher betreffend Krise bei der SAirGroup* Seite 7126

– Parlamentarierkirennen..... Seite 7156

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 7156

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Staat und Gemeinden:

– **Gemeindegesetz (Änderung), 3838**

Antworten auf Anfragen

Höhere Fachschulen im Kanton Zürich
KR-Nr. 398/2000

Elisabeth Derisiotis-Scherrer (SP, Zollikon) hat am 4. Dezember 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Mit der Einführung der Fachhochschulen wurde analog zur Sekundarstufe II auch im tertiären Bildungsbereich ein duales System eingeführt. In der Folge erhielten verschiedene höhere Fachschulen im Kanton Zürich den Status einer Fachhochschule. Daneben existieren jedoch weiterhin höhere Fachschulen, deren Status diverse Fragen aufwirft, um deren Beantwortung ich den Regierungsrat bitten möchte.

1. Wie viele höhere Fachschulen im Kanton Zürich gibt es gegenwärtig?
2. In welchen Bildungsbereichen? Mit welchen Trägerschaften?
3. Welche dieser Schulen schliessen mit einem staatlich anerkannten Diplom ab?
4. Wie steht es mit einer europäischen Anerkennung der Diplome (zum Beispiel Hotelfachschule)?
5. In welcher Form ist der Kanton Zürich an diesen Schulen beteiligt?
6. Welche Instrumente zur Qualitätssicherung wendet der Kanton Zürich bei den HFS an?

7. Wie sehen die Schnittstellen der HFS zu den Fachhochschulen aus?
8. Gibt es Lehrgänge an HFS, welche von den Fachhochschulen anerkannt werden?
9. Wie schätzt der Regierungsrat die Perspektiven für die HFS ein?

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

Gegenwärtig gibt es im Kanton Zürich 23 Höhere Fachschulen mit 26 Fachrichtungen, die vom Bund anerkannt sind, sowie 5 Höhere Fachschulen, die vom Kanton Zürich und zum Teil von der EDK anerkannt sind. Alle Schulen schliessen mit einem staatlich anerkannten Diplom ab. Im Anhang sind die verschiedenen Höheren Fachschulen aufgelistet.

Grundsätzlich besteht in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union eine der schweizerischen Wirtschaftsfreiheit vergleichbare Freiheit der Berufsausübung. Auch in den EU-Staaten ist diese Freiheit jedoch für gewisse Berufe auf Absolventinnen und Absolventen bestimmter Ausbildungen beschränkt. Diese Berufe werden als «reglementierte» Berufe bezeichnet. Im Rahmen des Abkommens über die Freizügigkeit haben sich die EU-Staaten und die Schweiz verpflichtet, gegenseitig ihre Diplome anzuerkennen und ihre Inhaberinnen und Inhaber zur Ausübung reglementierter Berufe zuzulassen. Dabei müssen diese Diplome unmittelbar zur Berufsausübung berechtigen (z. B. Ärzte, Anwälte, Architekten, Lehrkräfte, Coiffeure). Dies führt zur Diplomanerkennung für die Zulassung zum Arbeitsmarkt. Mit dem Inkrafttreten der bilateralen Abkommen werden von der EU für Berufe, insbesondere für akademische und paramedizinische, Spezialrichtlinien erlassen, die automatisch zu einer Diplomanerkennung führen.

Die Diplome der Höheren Fachschulen HF berechtigen nicht zur Ausübung einer bestimmten reglementierten Berufstätigkeit. Sie geben den Nachweis über eine höher qualifizierte Grundausbildung. EU-Spezialrichtlinien fehlen. Die Diplomanerkennung für die Zulassung zum Arbeitsmarkt erfolgt somit nicht automatisch.

Die Diplomanerkennung für die Zulassung zu weiterführenden Ausbildungsgängen und Nachdiplomstudien ist nicht Gegenstand der bilateralen Abkommen. Es liegt weiterhin im Ermessen der Mitgliedstaaten, unter welchen Voraussetzungen sie Studierende aus Dritt-

staaten, zu denen auch die Schweiz gehört, an ihre Bildungsstätten aufnehmen.

Die bisher praktizierte Anerkennung im Einzelfall wird auch nach dem Inkrafttreten der bilateralen Abkommen nicht entfallen.

Gemäss § 1 der Verordnung über Staatsbeiträge an die Berufsbildung (LS 413.301) gewährt der Staat Beiträge an Einrichtungen und Veranstaltungen der Berufsbildung, wenn

- a) sie dem Zweck des Bundesgesetzes über die Berufsbildung dienen;
- b) sie einem Bedürfnis entsprechen, zweckmässig organisiert sind und von sachkundigen Personen betrieben und durchgeführt werden;
- c) sie keinen Erwerbszweck verfolgen und allen Personen offen stehen, welche die Voraussetzungen in Bezug auf Alter und Vorbildung erfüllen;
- d) der Gesuchsteller / die Gesuchstellerin die erforderlichen Auskünfte erteilt und Einsicht in die Akten sowie Zutritt an Ort und Stelle gewährt.

Gemäss § 8 der Verordnung beträgt der Kostenanteil für Lehrwerkstätten, Schulen und Kurse 50 % der anrechenbaren Personalkosten sowie 35 % der anrechenbaren Sachaufwendungen wie Lehrmittel, Mieten, Neu- und Erweiterungsbauten sowie Erneuerungen und Gesamtsanierungen.

Private Höhere Fachschulen, die nicht § 1 lit. c der Verordnung entsprechen oder kein Gesuch gestellt haben, erhalten keine staatlichen Beiträge.

Bei den fünf kantonal anerkannten Höheren Fachschulen beschränkt sich die Mitwirkung des Kantons auf die Anerkennung der Diplome und auf aufsichtsrechtliche Belange. Ein Vertreter des Kantons nimmt Einsitz in die entsprechenden schulinternen Gremien. Ein finanzielles Engagement ist grundsätzlich ausgeschlossen (Ausnahme Kaderschule Zürich).

Die Sicherung der Qualität von Lehre und Weiterbildung ist gesetzlicher Auftrag der Fachhochschulen sowie der Höheren Fachschulen (§§ 6 und 10 des Fachhochschulgesetzes [LS 414.11]). Die entsprechenden Instrumente sind in Erarbeitung.

Für die Prüfung der Anforderungen, die für eidgenössisch anerkannte Höhere Fachschulen massgebend sind, ist das Bundesamt für Berufsbildung und Technologie (BBT) zuständig. Grundlage für die Überprüfung der Technikerschulen ist die Verordnung vom 25. November

1982 über Mindestvorschriften für die Anerkennung von Technikerschulen (SR412.106.0) sowie die Wegleitung des Bundesamtes für Berufsbildung und Technologie vom März 1998 für die Begutachtung. Für die anderen vom Bund anerkannten Höheren Fachschulen bestehen ebenfalls Mindestvorschriften. Das BBT ernennt Experten, die im Auftrag des Bundes die Schulen, im Rahmen des Anerkennungsverfahrens, auf die Erfüllung der Mindestvorschriften hin überprüfen. Die Expertentätigkeit umfasst Prüfungs- und Schulbesuche, Gespräche mit der Schulleitung, Beurteilung der Infrastruktur, der Lehrpläne und der Qualifikation der Lehrkräfte, Kontrolle der Berufstätigkeit an berufsbegleitenden Schulen usw. Mit der Änderung der Verordnung über die Mindestvorschriften für die Anerkennung der Technikerschulen und Höheren Fachschulen, die voraussichtlich im April 2001 in Kraft tritt, sind periodische Unterrichtsbesuche sowie die Verpflichtung der Schulen zu Qualitätssicherungsmassnahmen vorgesehen.

Schon heute haben einige Technikerschulen und Höhere Fachschulen erfolgreich die ISO- sowie die eduQua-Zertifizierung absolviert. Künftig wird für die Ausrichtung von Staatsbeiträgen eine eduQua-Zertifizierung vorausgesetzt. Die privaten Institutionen und Schulen, die bis anhin Staatsbeiträge erhalten haben, müssen bis Ende Mai 2001 die eduQua-Zertifizierung erfolgreich durchlaufen. Gestützt darauf kann um Verlängerung der Beitragsberechtigung für die Periode 2002-2006 nachgesucht werden.

Im Sinne einer spezifischen Vorbereitung auf ein Fachhochschulstudium sind Ausbildungen an Höheren Fachschulen durchwegs anerkannt. Hingegen können sie keine Anrechnung im Rahmen der Fachhochschulstudiengänge finden, da dies mit den jeweiligen Anerkennungskriterien von Bund und Kanton bzw. EDK sowie mit den entsprechenden europäischen Vorgaben nicht vereinbar wäre.

Die Ausbildung an den Höheren Fachschulen stellt ein wichtiges Bindeglied zwischen Theorie und Praxis dar. Sie führt zu einer besserqualifizierung im Beruf und häufig zu einer Kaderfunktion. Für viele Lehrgänge gibt es keine Alterslimite. Auch ältere Studierende haben im Sinne des lebenslangen Lernens Zugang zur Ausbildung. Dadurch ist es ihnen möglich, sich beruflich besser zu positionieren.

Höhere Fachschulen im Kanton Zürich (tertiäre, nicht universitäre Ausbildung)

Schule/Institution	Angebot	Staatlich subvent.	Privat subvent.	Privat nicht subvent.
Vom Bundesamt für Berufsbildung und Technologie (BBT) anerkannte Diplome als Höhere Fachschulen				
AKAD, Zürich	Höhere Kaufmännische Gesamtschule neu ab 1.4.01			Aktiengesellschaft
Betriebswirtschaft- u. Verwaltungsschule BVS, Zürich, Winterthur	Höhere Kaufmännische Gesamtschule			Aktiengesellschaft
KS Wirtschaftsschule, Zürich	Höhere Kaufmännische Gesamtschule			Aktiengesellschaft
KV Zürich Business School	Höhere Kaufmännische Gesamtschule		Stiftung	
MBSZ Marketing u. Business School Zürich AG	Höhere Kaufmännische Gesamtschule			Aktiengesellschaft
SIB Schweiz. Institut für Betriebsökonomie, Dübendorf	Höhere Kaufmännische Gesamtschule			Schweiz. Kaufm. Verband
Hotelfachschule Belvoirpark, Zürich	Restaurateur/Hotelier HF Restauratrice/Hotelière HF		Verband GastroSuisse	
IST Internationale Schule f. Touristik, Zürich	Tourismusfachfrau/-mann HF			Aktiengesellschaft
Baugewerbliche Berufsschule Zürich	TS Heizung, TS Klima, TS Sanitär, TS Innenarchitektur (Anerkennungsverfahren läuft)	Öffentlich/rechtl. Träger		
Berufsbildungszentrum Amt u. Limmattal, Dietikon	TS Mechatronik, TS Logistik	Öffentlich/rechtl. Träger		
Gewerblich indust. Berufsschule Winterthur	TS Hochbau	Öffentlich/rechtl. Träger		
Haus der Farbe, Zürich	TS Farbgestalter		Verein	
IBZ, Schulen für Technik Informatik Wirtschaft, Glattbrugg	TS Maschinenbau, TS Betriebstechnik, TS Elektrotechnik, TS Hoch- u. Tiefbau, TS Informatik			Aktiengesellschaft

Juventus Hochschule Zürich	TS Maschinenbau, TS Elektronik, TS Informatik		Stiftung z. T. über Fachhochschule subventioniert	
Landwirtschaftliche Schule Strickhof, Lindau	TS Agrarwirtschaft	Öffentlich/rechtl. Träger		
Schweiz. Technische Fachschule STF, Winterthur	TS Elektronik, TS Informatik, TS Telekommunikation		Stiftung	
Schweiz. Textil-, Bekleidungs- und Modefachschule, Zürich	TS Bekleidung		Genossenschaft	
Sfb Bildungszentrum, Dietikon	TS Unternehmensinformatik, TS Unternehmensprozesse, TS Kundensupport		Stiftung	
Swissair Technikerschule	TS Flugzeugtechnik		Unterstellt der Firma SR Technics AG, nicht gewinnorientiert	
Technische Berufsschule Zürich	TS IT Services Engineer	Öffentlich/rechtl. Träger		
Technikerschule Uster TSU	TS Elektronik, TS Informatik, TS Telematik		Verein	
Technikerschule für Telekommunikation, Winterthur	TS Telekommunikation		Verein	
TGZ Technikerschule d. grafischen Industrie, Zürich	TS Polygraphie		Verein	
Vom Kanton Zürich und der Erziehungs-Direktoren-Konferenz (EDK) anerkannte Diplome als Höhere Fachschulen				
Academy of Contemporary Music (ACM), Zürich	Studiengang Musikerin/Musiklehrerin Studiengang Musiker/Musiklehrer Anerkennung RRB Nr. 1884/1998			Einzelfirma
Agogis, HFS für Sozialpädagogik im Behindertenbereich, Zürich	Studiengang Sozialpädagogik, Anerkennung RRB Nr. 1922/1997 u. EDK			Verein

F+F Schule für experimentelle Gestaltung, Zürich	Diplom in bildender Kunst Anerkennung RRB Nr. 1084/1998 u. EDK			Verein
Kaderschule Zürich	Betriebsökonom Kaderschule Zürich		Stiftung	
Schule für Angewandte Linguistik (SAL), Zürich	Studiengang Medien/Diplom Publizistik Studiengang Unterrichten/ Diplom Sprachunterricht Studiengang u. Diplom Übersetzen Anerkennung RRB Nr. 819/2000			Stiftung

*SZU-Haltestellenregime Stadt Zürich
KR-Nr. 404/2000*

Sabine Ziegler (SP, Zürich) hat am 4. Dezember 2000 folgende Anfrage eingereicht:

In der verabschiedeten Weisung 99/283 «Hürlimann-Areal» des Gemeinderates der Stadt Zürich wurde für das «Hürlimann-Areal» ein Stationsplatz an der SZU-Linie und eine neue SZU-Haltestelle projektiert. Auf Grund von Anfragen im Tiefbaudepartement der Stadt Zürich wurde publik, dass der Verkehrsverbund und die SZU die Realisierung dieser Haltestelle nicht weiterverfolgen. Dies erweckt naturgemäss die Befürchtung, dass in diesem wichtigen Entwicklungsgebiet der öffentliche Verkehr nicht ausreichend gefördert wird.

Ich bitte den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie kommt diese abweichende Haltung bezüglich Haltestelle «Hürlimann-Areal» zu Stande?
2. Verfügt der Regierungsrat über technische und/oder statistische Daten bezüglich Einwohnerinnen- und Einwohnerentwicklung und Arbeitsplatzentwicklung im Raum Hürlimann, welche einen Bau der Haltestelle «Hürlimann-Areal» redundant machen?
3. Der städtebauliche Druck im Raum Sihlhölzi-Saalsporthalle wird zusätzlich mit Neu- und Umbauten (zum Beispiel Sihlpark) be-

glückt. Wie sieht der Regierungsrat vor, hier frühzeitig den öffentlichen Verkehr optimal einzusetzen?

4. In einer Studie des Büros Metron, Windisch, wird eine grossräumige Neuordnung der SZU-Haltestellen in der Stadt Zürich vorgesehen. Wie genau soll diese Neuordnung geplant werden? Wann werden die ersten planerischen Schritte umgesetzt?
5. Ist eine Kostenteilung mit Privaten, beispielsweise der Hürlimann Immobilien AG, vorgesehen, um den Bau einer arealspezifischen Haltestelle zu gewährleisten?
6. Wie kann in Zukunft garantiert werden, dass frühzeitig der kantonale öffentliche Verkehr in den städtischen Entwicklungsgebieten einbezogen wird?

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

Im November 1996 wurde der Betrieb der Brauerei Hürlimann in Zürich-Enge eingestellt. Nach der Schliessung erarbeitete die Feldschlösschen-Hürlimann-Immobilien AG zusammen mit der Stadt Zürich verschiedene Studien für die künftige Nutzung des frei gewordenen Areals. Der darauf beruhende Gestaltungsplan ging von rund 300 neuen Wohnungen, 1000 zusätzlichen Einwohnern und 400 neuen Arbeitsplätzen aus. Die Überbauung soll bis Ende 2003 erstellt und bezugsbereit sein. In der Folge ersuchte die Stadt Zürich den Verkehrsverbund (ZVV) um Prüfung des Baus einer Haltestelle im Bereich des Hürlimann-Areals.

Gemäss §§ 1 und 11 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (LS 740.1) sorgt der ZVV für die Erschliessung des Kantonsgebiets durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr. Dabei hat er sich an wirtschaftlichen Grundsätzen zu orientieren.

Die Erschliessung des Hürlimann-Areals mit öffentlichem Verkehr ist auf zwei Arten möglich: Entweder über einen Ausbau des heutigen Busangebots der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) oder durch die Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU), die am westlichen Rand des Gestaltungsplangebietes vorbeiführt. Im Zusammenhang mit dem Anliegen der Stadt Zürich wurden beide Varianten eingehend geprüft.

Variante VBZ:

Das Neubaugebiet wird heute von den VBZ durch die Buslinie 66 (Neubühl–Waffenplatzstrasse–Sihlstrasse) über die Haltestelle Park-

ring an der Brandschenkestrasse erschlossen, allerdings nur von Montag bis Freitag jeweils am Morgen, über Mittag und am Abend. In Gehdistanz (300-500 m Luftlinie) erreichbar sind ausserdem die Tramlinie 13 (Waffenplatzstrasse oder Bahnhof Enge) und die S-Bahn (Bahnhof Enge). Für eine Verbesserung dieser Situation wurden verschiedene Möglichkeiten geprüft:

- Aufwertung der Haltestelle Parkring, indem die Busse der Linie 66 den ganzen Tag bis zur Sihlstrasse verkehren und damit die Haltestelle Brandschenke ganztags bedienen.
- Verlängerung der Linie 66 über die Sihlstrasse hinaus bis zum Hauptbahnhof, was die Anbindung des Neubaugebietes weiter verbessern würde. Zusätzlich könnten die Haltestellen Kaserne und Löwenplatz bedient werden.
- Einführung einer Quartierbuslinie, die das Gebiet Hürlimann mit dem Bahnhof Enge verbindet. Anschlüsse können an die Trams der Linie 13 in Lastrichtung gewährleistet werden.

In die Prüfung mit einbezogen wurden verschiedene Verkehrsmittel- und Fahrplanvarianten (dichte und weniger dichte Fahrpläne) sowie Mischformen (z. B. Quartierbus nur in jenen Zeiten, in denen die Linie 66 nicht verkehrt).

Die jährlichen zusätzlichen Betriebskosten liegen je nach Fahrplanvariante und Verkehrsmittel zwischen 0,5 Mio. Franken (Quartierbus mit analogem Fahrplan wie Tram 13) und 2,5 Mio. Franken (integrale Verlängerung der Linie 66 bis zum Hauptbahnhof; Ausrüstung mit Gelenkbus). Mit dem aus dem Neubaugebiet zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommen kann, beruhend auf den eingangs erwähnten Zahlen, mit Erträgen von 0,3 Mio. bis 0,4 Mio. Franken pro Jahr gerechnet werden.

Variante SZU:

Die SZU, die am westlichen Rand des Hürlimann-Areals vorbeiführt, verfügt heute über keine eigene Haltestelle im Neubaugebiet. Die in Gehdistanz erreichbare bestehende Haltestelle «Giesshübel» liegt ungünstig und bietet keine ideale Erschliessung. Eine neue Haltestelle «Hürlimann» wäre technisch machbar. Sie könnte grundsätzlich durch einen Halt der S4 oder der S10 bedient werden.

Die S4 verbindet das Sihltal mit Zürich, die S10 erschliesst städtisches Gebiet bis zum Triemli, Uitikon und den Uetliberg. Beide Linien werden über weite Abschnitte lediglich über Einspurstrecken geführt. Ein zusätzlicher Halt würde bedeuten, dass die betreffenden

Kreuzungsstellen angepasst werden müssten. So müsste bei einem Halt der S4 auf Grund des veränderten Betriebs eine Doppelspur im Bereich der Saalsporthalle erstellt werden. Ein Halt der S10 hätte Anpassungen von Gleisanlagen im Raum Friesenberg sowie Fahrleitungs- und Stellwerkanpassungen zur Folge.

Die Kosten für die bahnseitigen Anlagen (Bau der Haltestelle «Hürlimann») werden auf 3 Mio. Franken geschätzt. Bei einem Halt der S4 kommen die Kosten für die Doppelspur von 8 Mio. Franken hinzu. Werden die insgesamt 11 Mio. Franken in Investitionsfolgekosten umgerechnet (gemäss Abschreibordnung des BAV), so entstehen Jahreskosten von 0,7 Mio. Franken. Diese Summe ist um 0,1 Mio. Franken Betriebskosten zu ergänzen, weil die notwendige Anpassung der Fahrpläne die Wendezeiten im Hauptbahnhof verringern und den Einsatz eines zusätzlichen Lokomotivführers (so genannter «Springführer») erfordern würde. Ein Halt der S4 würde folglich jährliche Zusatzkosten von 0,8 Mio. Franken verursachen. Demgegenüber würde ein Halt der S10 zu Jahreskosten von 1,2 Mio. Franken führen (Investitionskosten einschliesslich der Baukosten für die Haltestelle: 17 Mio. Franken). Ertragsseitig kann insgesamt mit den gleichen Werten wie bei einer Erschliessung durch den Ausbau des VBZ-Angebots, also mit 0,3 bis 0,4 Mio. Franken, gerechnet werden.

Beurteilung:

Aus wirtschaftlicher Sicht ist eine Bedienung mit beiden SZU-Linien nicht vertretbar (jährliche Zusatzkosten 2 Mio. Franken). Auch die Verwirklichung der kostengünstigeren Variante (Neubau einer Haltestelle «Hürlimann», Halt der S4) allein ist mit 0,8 Mio. Franken immer noch etwa 60 % teurer als der Quartierbus. Rein wirtschaftlich betrachtet ist damit dem Quartierbus der Vorzug zu geben.

Für den Variantenentscheid ist neben der Wirtschaftlichkeit zusätzlich zu beachten, dass die S4 primär der Groberschliessung dient und nur stellenweise eine Feinerschliessung gewährleisten kann. Hauptaufgabe der S4 ist es, die Nachbargemeinden mit dem Zentrum von Zürich zu verbinden. Dadurch werden allein in Adliswil, Langnau a. A. und Leimbach rund 23000 Einwohner und 6000 Arbeitsplätze erschlossen, also ein Vielfaches des Neubaugebiets im Hürlimann-Areal. Für die Fahrgäste aus dieser Region würde der Bau einer zusätzlichen Haltestelle zu Reisezeitverlusten führen. Das steht im Konflikt zum Beschluss des Kantonsrats betreffend die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im

öffentlichen Personenverkehr vom 22. März 1999, der für die Fahrplanperioden 2001-2005 weitere Verkürzungen der Reisezeiten vorsieht.

Ein VBZ-Quartierbus wäre nicht nur günstiger als Bau und Betrieb einer neuen Haltestelle «Hürlimann», er würde auch die Reisezeiten anderer Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs nicht beeinträchtigen. Aus diesen Gründen wurde der Bau einer neuen SZU-Haltestelle vorerst zurückgestellt. Die Frage soll aber in einem grösseren Zusammenhang nochmals überprüft werden. Die SZU gab den Anstoss, im Rahmen einer Gesamtplanung die Siedlungsentwicklung im Raum Sihlhölzli-Saalsporthalle zu ermitteln und deren Auswirkungen auf eine mögliche Neuordnung der Haltestellendisposition im Raum Giesshübel-Saalsporthalle zu untersuchen. Dabei ist es angezeigt, auch einen Ersatz der Haltestelle «Giesshübel» zu Gunsten einer Haltestelle «Hürlimann» bzw. eine Zusammenlegung der beiden Haltestellen vertieft zu untersuchen, weil dies Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit und die Reisezeiten haben könnte. Hinzu kommt, dass vom Investor nach Abschluss der oben dargelegten Untersuchungen neue Ausgangsdaten eingebracht wurden. So wird auf Grund aktueller Planungen neu mit 500 (statt 1000) neuen Einwohnern und 900 neuen Arbeitsplätzen (statt 400) gerechnet. Diese neuen Grössen können sich ebenfalls auf die Wirtschaftlichkeit auswirken.

Die Gesamtplanung muss in Zusammenarbeit von SZU und VBZ, der Stadt Zürich, allfälligen Investoren und in Absprache mit dem ZVV angegangen werden. Sie soll demnächst an die Hand genommen werden und wird einige Zeit beanspruchen. Da eine Haltestelle im Bereich des Neubaugebietes Hürlimann mit den dafür notwendigen Ausbauten auf der Strecke nicht auf Ende 2003 erstellt werden kann, wird eine bessere Erschliessung des Hürlimann-Areals anfänglich mit Quartierbussen erfolgen.

Die Erschliessung von Entwicklungsgebieten durch den öffentlichen Verkehr wird im Allgemeinen durch die Angebotsplanung des ZVV gewährleistet. Im Rahmen der Aufgabenteilung zwischen dem ZVV und den marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen erfolgt der Einbezug neuer Entwicklungsgebiete in der Stadt Zürich durch die VBZ. Diese werden dank einer Ämterkoordination in der Stadt Zürich in neue Bauvorhaben einbezogen. Damit ist gewährleistet, dass die Anliegen des öffentlichen Verkehrs gebührend Berücksichtigung finden.

Eine Kostenteilung mit Privaten ist für die bahnseitigen Anlagen im vorliegenden Fall nicht vorgesehen. Die Zugänglichkeit der Haltestelle muss durch die Stadt Zürich gewährleistet werden. Mit einer direkten Fussgängerverbindung in das Hürlimann-Areal und mit einer neuen Brücke über die Sihl, Richtung Aussersihl, würde die Haltestelle auch in die Quartiere eingebunden. Es ist der Stadt Zürich freigestellt, dafür private Investoren beizuziehen.

Fragwürdiges Vorgehen bei den Berufungen an die Pädagogische Hochschule

KR-Nr. 420/2000

Jean-Jacques Bertschi (FDP, Wettswil a. A.) und Mitunterzeichnende haben am 18. Dezember 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Vergangene Woche sind die drei Einervorschläge der Findungskommission für die drei Prorektorate der PH publik geworden. Sie haben in weiten Kreisen der Lehrerbildung Bestürzung, ja Resignation ausgelöst. Im Personalgesetz steht wörtlich: «Besondere Sorgfalt verwendet der Regierungsrat auf die Auswahl der Vorgesetzten.» Wir gehen davon aus, dass dieser seine Aufsichtspflicht gegenüber Wahlgremien im Sinne des übergeordneten Personalgesetzes wahrnimmt. Aus dieser Sicht besteht Handlungsbedarf.

Leider war schon die Zusammensetzung der Findungskommission fragwürdig: Im Gremium befanden sich dem Vernehmen nach später gewählte und von einzelnen Kandidaten beruflich abhängige Mitglieder. Die Mitglieder mit universitärer beziehungsweise gymnasialer Herkunft waren (bezogen auf die Kernaufgaben der PH) übervertreten – also jene Kreise, die aus ihrer Ablehnung der Grundgedanken der neuen PH (Begegnung der pädagogischen Berufe unter einem Dach, Verstärkung der Berufsausbildung) gegenüber der vorberatenden Kommission nie einen Hehl gemacht haben, was ein faires und objektives Verfahren verunmöglichte.

Auf die Ausschöpfung professioneller Auswahlmethoden (Einzelassessment, strukturierte Interviews, CV-Analyse) wurde verzichtet, obwohl es um hochstrategische Positionen für das Zürcher Bildungswesen geht. Der Antrag und die Kenntnisse der Dozierendenversammlung wurden weder gehört noch zur Beratung beigezogen. Dies hätte minimal die folgenden Elemente eines professionellen Anforderungsprofils ergeben:

- überdurchschnittliche analytische und konzeptionelle Fähigkeiten
- profunde, auch personelle Kenntnisse des Zürcher Bildungswesens (Priorität Volksschule)
- erfolgreiche Leitung grosser Projekte; Führungs- und Managementfähigkeiten (Zielkonflikte)

Bei der Durchführung eines professionellen Auswahlverfahrens wären Einervorschläge an den Fachhochschulrat undenkbar gewesen. Sie scheiden objektiv gleich und besser qualifizierte Kandidaturen aus. Hingegen wird beispielsweise eine auf diese anspruchsvolle strategische Funktion zu wenig vorbereitete Frau in eine äusserst schwierige und damit risikoreiche Situation gedrängt. Damit ist weder den Frauen noch der PH geholfen.

Die pädagogische Hochschule soll die Lehrerinnen- und Lehrerbildung nicht nur neu gestalten, sondern auch Bewährtes erhalten. Dies wird kaum gelingen, wenn die im bisherigen Aufbauprozess engagierten Kräfte aus der ESDK im Vorfeld der Wahl ohne nachvollziehbare Begründung von der Bewerbung um die Prorektorate ausgeschlossen werden.

Wir fragen deshalb den Regierungsrat in grosser Sorge an:

1. Gibt es minimale Richtlinien für die Ernennung einer Findungskommission und für deren Vorgehen im Berufungsverfahren?
2. Wie nimmt der Regierungsrat seine Aufsicht wahr?
3. Was meint er im vorliegenden Fall zur Gewichtung der Mitwirkungsrechte?
4. Ist er bereit, den offensichtlichen Mangel an gleichwertigen weiblichen Kandidaturen für die anvisierte Ebene durch konsequente Personalplanung anzugehen beziehungsweise zu beheben?

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

Die Pädagogische Hochschule gehört laut § 2 Abs. 2 und 3 des Gesetzes über die Pädagogische Hochschule (OS 56,99) der Zürcher Fachhochschule als Teilschule an und untersteht in organisationsrechtlicher Hinsicht dem Gesetz über die Fachhochschulen und Höheren Fachschulen (Fachhochschulgesetz [LS 414.11]). Dieses Gesetz erklärt den Fachhochschulrat in § 21 Abs. 3 als abschliessend zuständig für die Ernennung und Entlassung der Mitglieder der Schulleitung staatlicher Hochschulen. Der Fachhochschulrat wird sodann

durch § 21 Abs. 6 Fachhochschulgesetz ermächtigt, für besondere Aufgaben Ausschüsse wie Findungskommissionen einzusetzen. Demnach kommt dem Fachhochschulrat in Wahlgeschäften eine vom Gesetz gewollte hohe Autonomie und damit ein breiter Ermessensspielraum zu. Richtlinien über Ernennung und Vorgehen von Findungskommissionen sind bei dieser Ausgangslage nicht zweckmässig. Dass dem Regierungsrat gemäss § 18 Abs. 1 Fachhochschulgesetz die allgemeine Aufsicht über die Hochschulen obliegt, ändert daran nichts. Die Aufsichtsbehörde hat gerade bei Fragen der Ermessensbetätigung der zuständigen Behörde Zurückhaltung zu üben. Es besteht daher nach der Ernennung der Prorektoren, die offensichtlich gut aufgenommen wurde, kein Anlass für Abklärungen über Zusammensetzung und Arbeit der Findungskommission. Diese Kommission hat zudem nur ein Antragsrecht. Was schliesslich den Mangel an weiblichen Kandidaturen angeht, so kann auf die Antwort des Regierungsrates auf eine Anfrage betreffend Umsetzung der tatsächlichen Gleichstellung von Mann und Frau an der Pädagogischen Hochschule verwiesen werden (KR-Nr. 372/2000).

Wahl einer Spezialkommission

Die Geschäftsleitung des Kantonsrates hat an ihrer Sitzung vom 8. März 2001 zu Mitgliedern folgender Kommission gewählt:

Bericht und Antrag des Regierungsrates zur Parlamentarischen Initiative Liliane Waldner betreffend Gesetz über die Stiftung Zukunft Zürich, KR-Nr. 374/2000, und zur Parlamentarischen Initiative Ernst Schibli betreffend Ergänzung des Finanzausgleichsgesetzes vom 2. September 1979, KR-Nr. 375/2000

1. Derisiotis-Scherrer Elisabeth (SP, Zollikon), Präsidentin
2. Annen Ueli (SP, Illnau-Effretikon)
3. Dürr Lucius (CVP, Zürich)
4. Furrer Werner (SVP, Zürich)
5. Guyer Esther (Grüne, Zürich)
6. Hösly Balz (FDP, Zürich)
7. Moor-Schwarz Ursula (SVP, Höri)
8. Portmann Hans-Peter (FDP, Kilchberg)
9. Schibli Ernst (SVP, Otelfingen)

10. Schreiber Kurt (EVP, Wädenswil)
11. Suter Arnold (SVP, Kilchberg)
12. Volland Bettina (SP, Zürich)
13. Vollenwyder Martin (FDP, Zürich)
14. Waldner Liliane (SP, Zürich)
15. Züllig Hansueli (SVP, Zürich)

Sekretärin: vakant.

Presseinformation der ZKB-Aufsichtskommission

Ratspräsident Hans Rutschmann: Auf Ihrem Pult finden Sie eine Rats- und Medieninformation der ZKB-Kommission. Diese hat an ihrer Sitzung vom 6. März 2001 die Bonusregelung der Zürcher Kantonalbank für die Mitglieder des Bankpräsidiums und des Bankrates behandelt. Die Kommission legt Wert darauf, dass der Kantonsrat aus erster Hand über ihre Abklärungen und die geplanten weiteren Schritte informiert wird.

Berichtigung des Dispositivs zu Traktandum 3

Ratspräsident Hans Rutschmann: Auf Ihrem Pult finden Sie zudem eine berichtige Fassung des Dispositivs zum heutigen Traktandum 3. Diese Berichtigung wurde notwendig, nachdem die Ärzte am letzten Freitag ihre Volksinitiative «Für eine fortschrittliche und kostengünstige Medikamentenversorgung» zurückgezogen haben.

2. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Wirtschaft und Abgaben

für die ausgetretene Marie-Therese Büsser-Beer, Rüti
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 64/2001

Ratspräsident Hans Rutschmann: Zur Wahl in die Kommission für Wirtschaft und Abgaben schlägt Ihnen die einstimmige Interfraktionelle Konferenz vor:

Müller Felix, Grüne, Winterthur

Ratspräsident Hans Rutschmann: Nachdem keine anderen Wahlvorschläge gemacht werden, erkläre ich Felix Müller als Mitglied der Kommission für Wirtschaft und Abgaben gewählt. Ich gratuliere ihm zu seiner ehrenvollen Wahl und wünsche ihm Erfolg und Befriedigung in seinem neuen Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Beschluss des Kantonsrates zur Volksinitiative «Für eine kundenfreundliche und sichere Arzneimittelversorgung», zur Volksinitiative «Für eine fortschrittliche und kostengünstige Medikamentenversorgung» und zur Änderung des Gesundheitsgesetzes vom 5. Februar 2001

Antrag der Geschäftsleitung vom 12. März 2001

KR-Nr. 63/2001

Thomas Dähler (FDP, Zürich), Referent der Geschäftsleitung: Der Beschluss des Kantonsrates in der Redaktionslesung vom 5. Februar 2001 zur Änderung des Gesundheitsgesetzes – Sie erinnern sich: Der Antrag von Willy Haderer obsiegte relativ knapp über den Antrag der vorberatenden Kommission – führte zu einer gewissen Unsicherheit, ob diese Gesetzesänderung in einer Volksabstimmung nun einer der beiden Initiativen gegenüberzustellen sei. Es war ja absehbar, dass eine oder beide Initiativen zurückgezogen werden könnten. Dazu haben die Parlamentsdienste vier verschiedene Szenarien ausgearbeitet.

Das geltende Initiativrecht enthält insofern eine Lücke, als es sich nicht explizit dazu äussert, wie mit einem im Initiativverfahren entstandenen Gegenvorschlag vorzugehen ist, wenn die entsprechende Initiative zurückgezogen wird. Ebensowenig ist natürlich geregelt, was passiert, wenn ein Kompromissvorschlag zu zwei sich konkurrierenden Initiativen beschlossen wird.

Mit Schreiben vom 26. Februar 2001 ist die Volksinitiative der Apothekerschaft, die «Zürcher Gesundheitsinitiative», zurückgezogen worden. Nun stellte sich die Frage, ob der Gegenvorschlag der von den Ärzten lancierten «Zürcher Heilmittelinitiative» gegenüberzustel-

len sei. Sowohl namhafte, auf Staatsrechtsfragen spezialisierte Rechtsanwälte, als auch die Justizdirektion sind jedoch zum Schluss gekommen, dass gemäss übereinstimmender Literatur ein Gegenvorschlag zu einer Initiative den gleichen Regelungsgegenstand betreffen muss und nicht eine entgegengesetzte Zielrichtung zur Initiative verfolgen darf. Die beschlossene Änderung des Gesundheitsgesetzes hätte deshalb nicht der Ärzteinitiative gegenübergestellt werden dürfen. Sie untersteht indessen als beschlossene Gesetzesänderung dem fakultativen Gesetzesreferendum gemäss Artikel 30^{bis} der Kantonsverfassung.

Am vergangenen Freitag haben nun auch die Ärzte ihre Initiative zurückgezogen, sodass der vom Kantonsrat beschlossene Gegenvorschlag als Änderung des Gesundheitsgesetzes unter Ansetzung einer Referendumsfrist von 60 Tagen im Amtsblatt publiziert werden kann. Sie haben heute Morgen auf Ihren Plätzen eine berichtigte Fassung des Antrags der Geschäftsleitung vom 12. März 2001 vorgefunden, welche die neueste Entwicklung berücksichtigt und Ihnen nur noch beantragt, vom Rückzug der beiden Initiativen Kenntnis zu nehmen und die Änderung des Gesundheitsgesetzes dem Referendum zu unterstellen.

Erlauben Sie mir zum Schluss noch die persönliche Bemerkung, dass es vielleicht noch verfrüht ist, von «Ende gut, alles gut» zu sprechen. Alle Zeichen deuten aber im Moment darauf hin, dass dieser unselige Streit friedlich beigelegt werden kann. In zwei Monaten werden wir mehr darüber wissen.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I., II., und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 131 : 0 Stimmen, der Vorlage KR-Nr. 63/2001 gemäss Antrag der Geschäftsleitung zuzustimmen.

- I. Vom Rückzug der Volksinitiative «Für eine kundenfreundliche und sichere Arzneimittellversorgung» (Zürcher Gesundheitsinitiative) sowie vom Rückzug der Volksinitiative «Für eine fortschrittliche und kostengünstige Medikamentenversorgung» (Zürcher Heilmittelinitiative) wird Kenntnis genommen.
- II. Der Beschluss des Kantonsrates betreffend Änderung des Gesundheitsgesetzes vom 5. Februar 2001 untersteht dem fakultativen Gesetzesreferendum und wird im Amtsblatt veröffentlicht.
- III. Mitteilung an den Regierungsrat.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Auflösung der offenen Drogenszene in der Stadt Zürich

Postulat Ernst Schibli (SVP, Otelfingen) und Alfred Heer (SVP, Zürich) vom 5. März 2001

KR-Nr. 68/2001; Antrag auf Dringlicherklärung

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten, zu prüfen, wie in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich die offenen Drogenszenen in der Bäckeranlage und Umgebung aufgelöst werden können.

Begründung:

Es ist eine unbestrittene Tatsache, dass in der Stadt Zürich und hier besonders im Stadtkreis 4 eine offene Drogenszene vorhanden ist. Zusätzlich findet ein untolerierbarer, gut sichtbarer Drogenhandel in Wohngebieten der Stadtkreise 4 und 5 statt. Anwohnerinnen und Anwohner, unabhängig von ihrer politischen Meinung, sind sich einig, dass es so nicht weitergehen kann und darf. Obwohl die Stadt

Zürich mit polizeilichen und sozialen Massnahmen versucht, die Drogenszene zu bekämpfen, kann festgehalten werden, dass eine markante Verschlechterung in den vergangenen Monaten stattgefunden hat. Verschiedene Bürgerinnen und Bürger, Quartiervereine sowie private Anwohnervereine haben in den vergangenen Wochen und Monaten verschiedentlich auf die unhaltbare Situation hingewiesen, ohne dass eine Verbesserung eingetreten wäre. Die Behörden der Stadt Zürich sind offensichtlich auf die Hilfe des Kantons angewiesen. Es gilt jetzt einzuschreiten, solange die Drogenszene noch einigermaßen mit vernünftigen finanziellen Mitteln bekämpft werden kann. Eine spätere Räumung einer noch grösseren offenen Drogenszene kostet Stadt und Kanton ein Vielfaches mehr. Der Regierungsrat wird deshalb gebeten, in Zusammenarbeit mit den Stadtbehörden ein Konzept auszuarbeiten, welches die Räumung der offenen Drogenszene mittels polizeilicher und sozialer Massnahmen ermöglicht.

Begründung der Dringlichkeit:

Die Drogenszene wächst im Frühjahr und Sommer stets an. Nachdem sich bereits im Winter eine offene Szene gebildet hat, ist mit dem Schlimmsten zu rechnen. Es braucht deshalb dringend ein Gesamtkonzept, wie die Drogenszene aufgelöst werden kann. Die Bewohnerinnen und Bewohner des Stadtkreises 4 haben als städtische und kantonale Bewohner ein Anrecht darauf, vor der Drogenszene durch die Behörden geschützt zu werden. Es darf nicht passieren, dass Zürich wieder international als «Needle Park» berüchtigt wird.

Ernst Schibli (SVP, Otelfingen): Die gesamte Drogenproblematik wurde in den letzten Jahren vernachlässigt. Andere politische Themen und Aufgaben erhielten den Vorrang. Man versuchte, diesen zentralen Aufgabenbereich, bei dem es unter anderem auch um den Schutz, die Sicherheit und die Lebensqualität der Bevölkerung geht, zu verdrängen. Die Situation um die offene Drogenszene und deren Ausbreitung hat sich aber in der Stadt Zürich in den letzten Wochen derart verschärft, dass ein schnelles und gemeinsames Eingreifen von Kanton und Stadt unabdingbar ist. Es braucht ein Gesamtkonzept, aus dem hervorgeht, mit welchen polizeilichen und sozialen Massnahmen die offene Drogenszene aufgelöst wird. Es ist deshalb eine sehr dringliche Aufgabe, weil die Drogenszene in den Frühjahrs- und Sommer-

monaten erfahrungsgemäss stark ansteigt. Die in den betroffenen Gebieten der Stadt Zürich lebenden Menschen haben ein Anrecht darauf, dass sich kein neues Drogen-Mekka entwickeln und installieren kann. Ich bitte Sie, die Dringlichkeit zu unterstützen.

Bettina Volland (SP, Zürich): Die SP-Fraktion unterstützt die Dringlichkeit des Postulats. Wir möchten bald einen Bericht erhalten, welche Möglichkeiten die Kantonspolizei sieht, der Drogenszene im Kreis 4 entgegenzuwirken und die Stadt bei dieser Aufgabe zu unterstützen, denn die Probleme sind tatsächlich vorhanden. Drogenhandel und Drogenszene haben wieder zugenommen, besonders störend im Kreis 4 in und um die Bäckeranlage. Die Auswüchse des Sexmilieus sind im Bereich Zwingli-, Diener- und Hohlstrasse gravierend. Betroffen sind vor allem Anwohnerinnen und Anwohner sowie ein Primarschulhaus.

Die SP ist der Meinung, dass dieser Entwicklung energisch Einhalt geboten werden muss. Es darf kein zweiter Platzspitz oder Letten im Kreis 4 entstehen! Die Erfahrung lehrt uns, dass dies auch mit polizeilichen Eingriffen geschehen muss, natürlich neben präventiven und sozialpolitischen Massnahmen. Mit dieser Einstellung steht die SP zum Glück nicht allein da. Sie ist nicht nur gleicher Meinung wie die SVP; auch der Zürcher Stadtrat teilt diese Einschätzung der Lage. Das Polizeidepartement wird uns am 21. März ein umfassendes Programm vorlegen.

Ob dieses Postulat allerdings so dringlich ist, dass man nicht einmal mehr die Informationen des Stadtrates abwarten kann, Alfred Heer, stelle ich in Frage. Trotzdem unterstützen wir heute die Dringlichkeit, denn es geht hier um ein Problem überlokaler Bedeutung. Sowohl Drogenszene als auch Sexmilieu ziehen Personen aus dem ganzen Kanton und über seine Grenzen hinaus an. Deshalb ist es angezeigt, dass die Kantonspolizei ebenfalls Verantwortung wahrnimmt, falls dies nötig werden sollte. Wichtig ist uns, dass die Federführung dabei stets bei der Stadtpolizei bleiben wird.

Wir unterstützen also heute die Dringlichkeit, lassen aber eine definitive Unterstützung des Postulats noch offen.

Martin Vollenwyder (FDP, Zürich): Die FDP unterstützt die Dringlichkeit ebenfalls. Sie muss Ihnen klar und deutlich sagen, dass sie etwas mehr erwartet als einen Zaun. Wir wissen, dass Zäune allein

das Drogenelend nicht eindämmen können. Es braucht Massnahmen sowohl polizeilicher wie sozialer Art. Es ist wichtig, dass wir im jetzigen Zeitpunkt handeln, denn der Klimawandel macht eben auch bei uns nicht Halt. Die milden Winter führen dazu, dass sich die Drogenszene nicht mehr auflöst, sondern dass wir in diesem Bereich bereits wieder vor einer grossen Nachfrage stehen. Wir müssen mit einem drastischen Anstieg im Sommer rechnen.

Ich gehe davon aus, dass die Regierung ein Gesamtkonzept vorlegen wird, das auch flankierende Massnahmen enthält. Es geht nicht nur darum, dass die Kantonspolizei beim ersten Anlauf hilft, Bettina Voland. Sowohl die Gemeinden als auch ausserkantonale Stellen müssen ihre Verantwortung wahrnehmen.

Silvia Kamm (Grüne, Bonstetten): Die Grünen werden die Dringlichkeit nicht unterstützen. Uns fällt dazu folgender Slogan ein: «Beginnt die SVP schwarz zu malen, dann sind in der Stadt Zürich sicher bald Wahlen.» Dieser Vorstoss zeigt doch nur, dass die links-grüne Stadtregierung unfähig ist, und dass man deshalb dringend die bürgerliche Regierung braucht, allen voran die SVP-Polizeidirektorin, um das Problem zu lösen. Ich bin sicher, dass die Bevölkerung rund um die Bäckeranlage aufatmen wird, wenn sie weiss, dass der Kanton jetzt auch noch ein Auge auf sie hat und abends für sie betet. Kann sein, dass am nächsten Montag noch eine dringliche Standesinitiative kommt, die den Bundesrat auffordert, ebenfalls ein Auge auf die Zürcher Bäckeranlage zu richten.

Bei dieser Alibiübung machen die Grünen nicht mit. Wir halten die Stadtregierung nach Platzspitz und Letten für am allerkompetentesten, um mit der Drogenproblematik umzugehen. Sie hat nämlich grosse Erfahrungen darin, wahrscheinlich die grösste in der Schweiz. Es gibt keine andere Schweizer Stadt, die so viele offene Drogenszenen gehabt hat und mit einer derart grossen Menge von Drogensüchtigen konfrontiert wird wie Zürich. Die Stadtregierung ist kompetent genug. Was sie allerdings bräuchte, wäre vielleicht die Unterstützung der SVP-Gemeinderatsfraktion, wenn es um mehr Geld geht. Denn wie sagte Stadträtin Monika Stocker anlässlich der Veranstaltung fünf Jahre nach der Lettenschliessung am 28. März 2000? Sie sagte Folgendes: «Hohe Präsenz ist das einzige Mittel, eine neue Szenenbildung zu verhindern». Hohe Präsenz heisst Geld für Polizisten und Polizistinnen.

Thomas Müller (EVP, Stäfa): Die Postulanten implizieren, dass die städtischen Behörden ausserstande oder gar unfähig seien, die Bevölkerung rund um die Bäckeranlage rechtzeitig und wirksam zu schützen – das ist eine Unverfrorenheit erster Güte! Wenn es Ihnen wirklich darum gehen würde, die Situation jener Anwohnerinnen und Anwohner so schnell als möglich zu verbessern, hätten Sie ja schon lange das direkte Gespräch mit Ihrer Parteikollegin im Regierungsrat suchen können. Ich kann mir nicht vorstellen, dass Regierungsrätin Rita Fuhrer Ihnen ein solches verweigert hätte.

Es ist zumindest ein Lichtblick, dass die SVP mittlerweile auch erkannt hat, dass zur Bekämpfung des Drogenelends soziale Massnahmen nötig sind und mit brachialer Repression nichts zu erreichen ist. Was den Polizeieinsatz angeht, stellt sich einzig die Frage, ob hier nicht bereits ein erstes Mal ein Abgrenzungsproblem zwischen Stadt- und Kantonspolizei vorliegt, als Folge von Urban-Kapo.

Die Postulanten begründen die Dringlichkeit unter anderem damit, dass der Ruf Zürichs gefährdet sei. Es geht hier aber nicht um einen Ruf, sondern um Menschen und um ein Quartier. Auch wenn die Szene in der Bäckeranlage dereinst aufgelöst sein wird, so wird das Drogenproblem einmal mehr nicht gelöst sein. Die Menschen werden weiterleiden, halt einfach wieder ein wenig versteckter. Wir wehren uns nicht gegen rasche und wirkungsvolle Massnahmen, wohl aber gegen effekthascherische Unterstellungen und Anschuldigungen.

Alfred Heer (SVP, Zürich): Zu Silvia Kamm: Sie kennen die Verhältnisse in der Stadt Zürich offensichtlich nicht. Ich möchte Sie doch bitten, zu diesem Thema zu schweigen oder sich einmal selber ein Bild davon zu machen, wie es in der Bäckeranlage aussieht, bevor Sie im Rat einen solchen Unsinn erzählen. Ich kann für mich in Anspruch nehmen, jenes Ratsmitglied zu sein, das die Bäckeranlage am besten kennt. Erstens bin ich ein Anwohner und zweitens führte mein Schulweg zum Hohlschulhaus bereits 1967 durch diese Anlage. Die Bäckeranlage war noch nie Idyll, wir hatten da schon vor 30 Jahren eine kleine Alkoholikerszene, die aber keine derart negativen Auswirkungen hatte wie die heutige Szene. Heute haben wir es mit einer Szene zu tun, in der mit harten Drogen gehandelt wird. Auch die linken Wähler dieses Stadtkreises kommen deren Auswirkungen zu spü-

ren und fordern deshalb auch vom der Stadtrat geeignete Massnahmen.

Dass die SP unser Dringliches Postulat unterstützt, ist ja auch ein Zeichen dafür, dass wir diese Drogenszene gemeinsam auflösen wollen. Das Postulat ist bewusst moderat formuliert. Es soll kein dringliches Hauruck-Aufräumen geben. Zusammen mit den städtischen Behörden – und nicht gegen sie, Silvia Kamm – soll ein Konzept erarbeitet werden, damit diese Drogenszene aufgelöst wird. Es nützt den Anwohnerinnen und Anwohnern im Kreis 4 nichts, wenn die Szene aus der Bäckeranlage vertrieben wird und sie sich dann auf der Pflanzschulwiese oder an einem anderen Ort wieder etabliert. Die Probleme in der Bäckeranlage und den umliegenden Seitenstrassen sind akut, die Anwohner leiden. Das Einzige, was Sie erreichen, wenn Sie die Dringlichkeit des Postulats nicht unterstützen – es nützt zwar nichts, weil FDP und SP mitmachen – ist, dass die Anwohnerinnen und Anwohner länger leiden müssen. Das ist ein denkbar schlechter Dienst!

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Die Argumente für die Dringlichkeit wurden alle genannt. Die CVP unterstützt die Dringlicherklärung des Postulats.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Ich spreche für jenen Teil der EVP-Fraktion, welche für die Dringlichkeit ist. Es geht hier tatsächlich um ein Problem, welches schon längere Zeit dahinsiecht. Es ist wichtig, dass nun Massnahmen getroffen werden, und zwar von Stadt und Kanton gemeinsam. Einander gegenseitig die Verantwortung zuzuschieben, bringt nicht viel. Man muss am gleichen Strick in die selbe Richtung ziehen, und dies so rasch als möglich!

Peider Filli (AL, Zürich): Das Problem in der Bäckeranlage ist erkannt. Es passiert sehr wahrscheinlich genauso viel, ob wir jetzt dieses Postulat dringlich erklären oder nicht, Alfred Heer. Sonst hätten Sie eine schlechte Meinung von Ihrer Polizeidirektorin, sei es in der Stadt oder im Kanton. Auch ich gehöre zur Alkoholikerszene in der Bäckeranlage. Ich sitze im Sommer ab und zu im neu geschaffenen Restaurant und trinke Alkohol. Ich kann nicht nachvollziehen, dass es wegen der Erderwärmung jetzt mehr Leute dort hat. Auf das Thema Erderwärmung komme ich aber gerne wieder zurück, wenn es um Strassenbauten geht.

Ich unterstütze dieses Dringliche Postulat nicht.

Abstimmung

Der Antrag auf Dringlicherklärung wird von 123 Ratsmitgliedern unterstützt. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Das Postulat ist dringlich erklärt. Der Regierungsrat hat dazu innert vier Wochen begründet Stellung zu nehmen.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Aufhebung des Fluglärmfonds

Antrag des Regierungsrates vom 8. März 2000 und geänderter Antrag der KEVU vom 31. Oktober 2000, **3763a**

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Am 27. März 2000, also beinahe vor einem Jahr, wies der Kantonsrat der KEVU die Vorlagen 3763 und 3764 zu Beratung und Antragstellung zu. Wenn eine Sachkommission ein Jahr lang über Vorlagen brütet, bedeutet dies wohl meistens, dass die Materie besonders brisant ist. Das trifft in diesem Fall nicht zu. Die beiden Vorlagen über die Aufhebung des Fluglärmfonds respektive über das Flughafenfondsgesetz werden zwar durchaus kontrovers diskutiert, die lange Vorberatungsdauer rührt aber vor allem daher, dass der KEVU Teile der Unterlagen nicht zur Einsichtnahme vorgelegt wurden und sie daher die FIKO um Hilfestellung bitten musste. Dieses aufwändige Verfahren zum einen und Terminfindungsprobleme zum anderen führten dazu, dass die KEVU erst im Oktober 2000 den Antrag betreffend Aufhebung des Fluglärmfonds respektive erst im November 2000 den Antrag betreffend Flughafenfondsgesetz verabschieden konnte.

Zur Vorlage 3763, Beschluss des Kantonsrates über die Aufhebung des Fluglärmfonds: Das Fluglärmggesetz aus dem Jahr 1970 schreibt in Paragraf 6 vor, dass für die Finanzierung von Massnahmen im Sinne dieses Gesetzes und von Entschädigungen für den Entzug von Nachbarrechten ein Fonds geschaffen wird. In Paragraf 7 wird bestimmt, dass die Mittel des Fonds für den Erwerb von Grundstücken in Zonen mit Bauverbot oder weniger weit gehenden Beschränkungen sowie für den Erwerb von Objekten für Realersatz verwendet werden. Im

Weiteren werden über den Fluglärmfonds nach dem Fluglärmgesetz Entschädigungen für den Entzug von Nachbarrechten ausgerichtet. Weitere Verwendungszwecke wurden nach übergeordneten Erlassen des Bundes unbeachtlich.

Als dann im Juli 1999 mit dem Gesetz über den Flughafen Zürich der Flughafen in eine gemischt-wirtschaftliche Aktiengesellschaft überführt wurde, wurde dieser AG auch die Pflicht für die Ausrichtung der Kosten für Schallschutzmassnahmen und den Entzug von Nachbarrechten übertragen. Paragraf 11 des Flughafengesetzes regelt, dass solche Forderungen von der Flughafengesellschaft übernommen werden. Aus diesen Gründen, die Erlasse des Bundes einerseits und die Neuregelung im Flughafengesetz andererseits, entfällt der Hauptzweck des Fluglärmfonds, wie er im Fluglärmgesetz im Jahr 1970 definiert wurde.

Paragraf 10 des Fluglärmgesetzes regelt die Aufhebung des Fonds wie folgt: Der Kantonsrat beschliesst auf Antrag des Regierungsrates über die Aufhebung des Fonds und die Übertragung seines Restbestandes auf die ordentliche Betriebsrechnung, wenn für die Erreichung des Zwecks keine finanziellen Mittel mehr nötig sind. Der Regierungsrat hat am 8. März 2000 einen entsprechenden Antrag gestellt.

Der Bestand des Fluglärmfonds setzt sich aus Liegenschaften im Finanzvermögen und aktivierten Entschädigungen für Eigentumsbeschränkungen im Verwaltungsvermögen zusammen. Seit seiner Entstehung wurden für den Fluglärmfonds Liegenschaften im Anschaffungswert von rund 75 Millionen Franken gekauft. Die erfolgten Entschädigungen für Eigentumsbeschränkungen betragen am Stichtag für den Zusammenschluss von FDZ und FIG, also am 31. Dezember 1999, rund 4,7 Millionen Franken. Es ist vorgesehen, die Liegenschaften wie auch die aktivierten Entschädigungen der Flughafengesellschaft zu verkaufen. Mit der Ermittlung des Verkaufspreises der Liegenschaften wurde ein renommiertes Beratungsunternehmen beauftragt.

An ihrer Sitzung vom 9. Mai 2000 liess sich die KEVU die beiden Vorlagen vorstellen. Da der KEVU die Einsichtnahme in die Bewertungsgrundlagen nicht gewährt wurde, wurde die FIKO gebeten, sich diesem Bereich besonders intensiv zu widmen. Die Beratung der Vorlagen durch die KEVU wurden auf Wunsch und in Absprache mit

dem Volkswirtschaftsdirektor bis zum Vorliegen des Berichts der FIKO ausgesetzt.

Mit Schreiben vom 21. September 2000 teilt uns die FIKO das Resultat ihrer intensiven Beratungen mit und stellt uns einen ausführlichen Bericht darüber zu. Die FIKO fügt zwar einzelne Vorbehalte an, kommt aber dennoch zum Schluss, dass die von den Fachleuten vorgenommene Bewertung als Gesamtpaket richtig sei. Auf Grund dieses Berichts nahm die KEVU die Beratung der beiden Vorlagen an ihrer Sitzung vom 31. Oktober 2000 wieder auf, wobei die Absicht des Regierungsrates, die Liegenschaften als Gesamtpaket zu verkaufen, insbesondere auf Grund des Berichts der FIKO, mehrheitlich als richtig eingeschätzt wurde. Kommissionsinterne Kritik wurde angebracht, weil die Zahlen der Bewertung der Liegenschaften nicht in der Weisung stehen. Diese wurden der Kommission jedoch mündlich mitgeteilt. Damit konnte sich die Mehrheit der Kommission zufrieden geben.

Eine Minderheit lehnt die vorgeschlagene Lösung des Verkaufs der Liegenschaften als Paket ab. Dies wird im Zusammenhang mit dem Minderheitsantrag von Willy Germann und Mitunterzeichner im Detail diskutiert. Die Kommissionsminderheit fordert, die Liegenschaften vorerst zu behalten und ins Finanzvermögen zu übertragen. Die Kommissionsmehrheit lehnt den Antrag von Willy Germann und Mitunterzeichner mit 12 zu 3 Stimmen ab. In der Schlussabstimmung stimmte die Kommission der Vorlage über die Aufhebung des Fluglärmfonds zu.

Mein besonderer Dank gilt der FIKO und ihrer Präsidentin, Susanne Bernasconi, für ihre Hilfeleistung in diesem Geschäft sowie Martin Bäumle, der als Vertreter der FIKO an sämtlichen Sitzungen zu diesen Vorlagen teilnahm und uns fachkundig und engagiert unterstützte. Ich bedanke mich bei Regierungsrat Ruedi Jeker und seinen Mitarbeitern, bei unserer Sekretärin Franziska Gasser und den Mitgliedern der KEVU, welche bereit waren, die Vorlagen im Vertrauen auf die Beratungen der FIKO zu verabschieden.

Die KEVU beantragt Ihnen mehrheitlich die Zustimmung zur Aufhebung des Fluglärmfonds.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Die FIKO hat die Vorlage betreffend Aufhebung des Fluglärmfonds im Auftrag der KEVU zugewiesen erhalten. Es ging um die Frage, ob die Bewertung der Lie-

genschaften im Fluglärmfonds finanzrechtlich in Ordnung sei. Dazu führte ein Ausschuss der FIKO in Anwesenheit der Volkswirtschaftsdirektion ein Hearing mit Vertretern der Firma Wüest und Partner durch, welche diese Liegenschaften systematisch bewertet hatte. In einem zweiten Schritt wurden die Vertreter von Wüest und Partner zu einer Sitzung der FIKO eingeladen. Die Diskussion wurde da weitergeführt, wiederum im Beisein der Volkswirtschaftsdirektion.

Eine wesentliche Klärung war, dass der Auftrag zur Bewertung dieser Grundstücke vom Kanton kam und nicht von der Unique. Zudem hat die FIKO zufällig einige Grundstücke ausgewählt, um die Bewertungsmethode, die uns theoretisch beigebracht wurde, überprüfen zu können. Der Fluglärmfonds, der ursprünglich bereits in die Privatisierungsvorlage integriert war, wurde vom Volkswirtschaftsdirektor herausgelöst und separat noch einmal nach marktwirtschaftlichen Kriterien bewertet, um einen adäquaten Preis zu erhalten. Um nicht Gefahr zu laufen, für schlechte Grundstücke keinen Käufer zu finden, wurden alle Liegenschaften zusammen als Package angeboten. Ohne das Herauslösen dieser Package-Geschichte, die wir heute diskutieren, hätte der Kanton überhaupt kein Geld gesehen. In diesem Sinn ist es das Verdienst von Regierungsrat Ruedi Jeker, dass wir über diese Vorlage sprechen.

Zu diskutieren gab in der FIKO der Quadratmeterpreis von 7 Franken für Landwirtschaftsland, insbesondere im SIL-Perimeter. Man war der Auffassung, dass dieses Land möglicherweise wesentlich mehr wert ist und man es entweder behalten und der Unique zu einem späteren Zeitpunkt zu einem höheren Preis anbieten, oder aber heute einen höheren Preis dafür verlangen könnte. Die Unique könnte jedoch diesen höheren Preis ablehnen und später bei Bedarf in einem Enteignungsverfahren zu diesem Land kommen. Bei einer Enteignung würde sich der Preis nicht nach der künftigen Nutzung, sondern nach dem bisherigen Nutzwert richten – das wären eben diese 7 Franken pro Quadratmeter. Die Frage, ob die Flughafendirektion überhaupt an die Unique als Nicht-Landwirt verkaufen kann, wurde in einem Gutachten bejaht; es liege eine Bewilligungsfähigkeit vor. Es kann natürlich sein, dass es hier zu einem Streitfall kommt. Die FIKO hat sich dazu nicht weiter geäußert. Dies wäre allenfalls Sache der Gerichte.

Die FIKO stellt fest, dass die Bewertung durch die Firma Wüest und Partner anhand von objektiven Kriterien erfolgt ist. Die Schätzung basiert aber auf der heutigen Marktsituation und nicht auf einer zu-

künftigen Interessenlage. Die Bewertung der im SIL-Perimeter gelegenen Liegenschaften ist aus dieser Sicht daher nicht bestritten. Hingegen haben natürlich diese Grundstücke für die Unique unter Umständen einen höheren Wert als er auf Grund der objektiven Schätzungskriterien ermittelt worden ist. Deshalb soll diese Package-Lösung auch nicht als ein Präjudiz für allfällige weitere Verkäufe des Kantons an die Unique verstanden werden.

Trotzdem kommt die FIKO unter Berücksichtigung der erwähnten Vorbehalte zum Schluss, dass die von den Fachleuten vorgenommene Bewertung des Packages richtig ist. Der Fluglärmfonds enthält nämlich nebst den guten Parzellen auch so genannt schlechte, an deren Verkauf der Kanton interessiert ist. Mit der Package-Lösung erhält die Unique zwar gewisse Grundstücke wohl etwas allzu günstig. Auf der anderen Seite werden aber auch Grundstücke gehandelt, die auf dem freien Markt keinen so guten Preis erzielen würden. Für den Kanton wäre es ein enormer Aufwand, diese Grundstücke einzeln zu verkaufen.

Auf Grund der Diskussion in der FIKO hat die Volkswirtschaftsdirektion die Situation bei gewissen kritischen Liegenschaften nochmals überprüft. Die Preisdifferenz zwischen den damaligen Ankaufspreisen und den heutigen Verkaufspreisen ist jedoch nur zum Teil problematisch. Es gilt festzuhalten, dass man heute keinen Preis erzielen kann, der damals zu hoch war. Wenn vor zehn oder fünfzehn Jahren ein überhöhter Preis für Landwirtschaftsland oder mögliches Bauland bezahlt wurde, so kann man dies nicht der heutigen Volkswirtschaftsdirektion anlasten.

Der Vorschlag der Minderheit ist für die FIKO auch keine Lösung. Eine Übertragung der Grundstücke ins Finanzvermögen und der Kompetenz an den Regierungsrat würde nichts anderes bedeuten, als dass der Kantonsrat keine Stellung mehr beziehen könnte und der Regierungsrat nachher freie Hand hätte.

Eine persönliche Bemerkung zu dieser Sache: Ich bin der Auffassung, dass eine grundsätzliche Kritik an der Flughafenpolitik der Volkswirtschaftsdirektion hier fehl am Platz ist. Bei dieser Vorlage hat der Volkswirtschaftsdirektor im Sinne des Kantons beziehungsweise für die Kantonsfinanzen gehandelt. Aus finanzrechtlicher Sicht ist diese Vorlage absolut unproblematisch. Ein Fraktionskollege wird die Sache aus politischer Sicht ein wenig anders beurteilen.

Die FIKO empfiehlt Ihnen, dieser Vorlage zuzustimmen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Auf die Vorlagen 3763 und 3764 müssen wir notgedrungen eintreten. Brisant ist eigentlich nur noch die Vorlage betreffend Fluglärmfonds. Da bin ich ganz anderer Meinung als Esther Arnet. Diesen Fonds braucht es zwar nicht mehr, dessen Aufgaben wurden zum Teil auf die Flughafengesellschaft übertragen. Leider nicht alle, so zum Beispiel die Entschädigung für materielle Enteignungen. Im Budget 2001 ist der Fonds bereits nicht mehr enthalten. Die grosse Streitfrage wird sein, ob die Aktiven dieses Fonds in das Finanzvermögen übertragen oder an die neue AG zu Gunsten des Flughafenfonds verkauft werden. Letzteres wäre einer der grössten Fehler, den der Kanton in der Flughafenfrage machen würde – ein Fehler mehr!

Es gibt keinerlei Zwang, die Liegenschaften rund um den Flughafen zu verkaufen. Lassen Sie sich nicht durch eine ähnliche Zweckbindung der beiden Fonds blenden! Indem Sie die Liegenschaften nicht an die Unique verkaufen, behalten Sie ein wichtiges Pfand in der Hand. Einige Grundstücke haben eine sehr hohe strategische Bedeutung im wohl heikelsten Gebiet des Kantons, in einem Gebiet, wo uns die Entwicklung buchstäblich über den Kopf wächst. Die Erfahrung der letzten Monate müsste uns lehren, dass sich Kantonsrat und Regierung nicht mehr euphorisch von einer Flughafenwooge tragen lassen sollten. Sie laufen sonst Gefahr, jegliche Bodenhaftung verlieren.

Um Fehlentwicklungen bremsen zu können, braucht es diesen wohl letzten Trumpf. Kein vernünftiger Jasser und keine vernünftige Jasserin spielt ohne Gegenleistung sofort alle Trümpfe aus, ohne Bockkarten zu haben. Der Kantonsrat tat dies bei der Teilprivatisierung. Ich hoffe, er spiele jetzt nicht voreilig seinen letzten Trumpf aus. Wenn wir die Liegenschaften jetzt verkaufen, handeln wir einmal mehr in einem Zustand der Rechtsunsicherheit. Wüest und Partner wiesen bei ihrer Bewertung darauf hin, dass sie in einem «Zustand der Rechtsunsicherheit» bewerten müssten. Sie nahmen allein eine Bewertung des jetzigen Nutzwertes vor. Auf dieser Basis war diese Bewertung durchaus korrekt, dies gilt dementsprechend auch für die Arbeit der FIKO. Hier geht es aber auch um eine strategische Bewertung, die nicht vorgenommen wurde.

Wenn ich hier von Rechtsunsicherheit spreche, so möchte ich auf Folgendes hinweisen: Immerhin waren die Lärmgrenzwerte bei der Bewertung noch nicht festgesetzt, die Nachtflugregelung also noch

offen. Heute noch fehlen Betriebskonzession und Betriebsreglement und vor allem ein neues Abkommen mit Deutschland. Offen sind also Anflug- und Abflugrouten. Die strategisch wichtigen Liegenschaften eröffnen aber der Unique neue Kapazitäts- und Flugrouten. Konkret: Die grösste Liegenschaft wurde vor einer früheren Ausbautappe für eine allfällige Parallelpiste erworben. Ich glaube Regierungsrat Ruedi Jeker durchaus, dass er keine solche Piste wünscht, beziehungsweise eine solche verhindern möchte. Aber könnte eine allfällige Nachfolgerin oder ein Nachfolger dem Druck standhalten, diese Piste zu bauen, wenn die Kapazitäten und die Bereitschaft Deutschlands nicht mehr ausreichen?

In Flughafenfragen bin ich seit dem Herbst 1999 noch misstrauischer geworden. Dieses Misstrauen spürt man überall in der Bevölkerung, bei Gemeindebehörden, ja sogar bei anderen Kantonen. Und es ist begründet, auch bei dieser Vorlage! Den Beruhigungsspillen, bei Pistenveränderungen hätte der Kanton ein wichtiges Wort mitzureden, darf nicht allzu leichtfertig vertraut werden. Tatsache ist – das wissen alle Vertreter von Gemeindebehörden –, dass ein Enteignungsverfahren eine viel höhere Barriere vor einer Kapazitätserweiterung darstellt, als wenn die AG bereits im Besitz eines Grundstücks ist. Es wäre zudem kein Novum, wenn ein regierungsrätliches Verwaltungsratsmitglied in einen Zielkonflikt zwischen öffentlichen Interessen und jenen eines grossen Arbeitgebers im Kanton geriete.

Anlass zu einem gesunden Misstrauen gibt übrigens die völlig überholte Weisung des Regierungsrates. Anhand dieser Vorlage sollte einmal die regierungsrätliche Bodenpolitik der letzten zehn Jahre hinterfragt werden. Ist es sinnvoll, Liegenschaften aus dem Finanzvermögen zu verkaufen, unter anderem mit dem Zweck, den Staatshaushalt zu sanieren? Eine Tafelsilber-Politik ist fast immer kurzsichtig. Viele von Ihnen sind oder waren in Gemeindebehörden. Keine Gemeindebehörde würde ihre Liegenschaften nach und nach verhökern, vor allem die strategisch wichtigen nicht. Mit einem gewissen Anteil am Grundbesitz hat ein Gemeinwesen einen grösseren Spielraum bei späteren Landabtauschen oder bei Realersatzforderungen. Auf Seite 3 der Weisung liefert der Regierungsrat eine Begründung aus der Vergangenheit.

Im Namen der CVP bitte ich Sie, vorerst einfach alle Liegenschaften des Fluglärmfonds in das Finanzvermögen zu übertragen. Sie vergeben sich dabei überhaupt nichts. Die angeblich freie Hand des Regie-

rungrates bei Liegenschaften im Finanzvermögen ist gar nicht mehr so frei. Auf keine dieser Liegenschaften würde das Augenmerk gerichtet, auch nicht von Seiten des Kantonsrates. Der Flughafenfonds würde dadurch um 65 Millionen Franken weniger geüfnet. Dafür behalten Sie einige Trümpfe in der Hand. Ich kann Ihnen versichern, dass einige davon bald Gold wert sein werden.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Mit dem Gesetz über den Flughafen Zürich vom 12. Juli 1999, das in der Volksabstimmung vom 28. November 1999 angenommen wurde, entfällt für den Kanton die Notwendigkeit des Erwerbs von Grundstücken und Objekten für den Realersatz im Zusammenhang mit dem Fluglärm. Der Hauptzweck des Fluglärmfonds ist somit gegenstandslos geworden, er kann darum durch den Kantonsrat aufgehoben werden. Was mit dem Bestand des Fluglärmfonds geschehen soll, ist Streitpunkt dieser Vorlage.

Ich möchte kurz auf die Budgetdebatte zum Voranschlag 2000 zurückblicken und damit begründen, wieso ich in der KEVU den Minderheitsantrag unterstützt habe. Die KEVU hatte bereits für das Budget 2000 die Aufgabe, den Flughafenfonds zu prüfen. Leider stiess die Kommission damals bei Regierungsrat Ruedi Jeker auf Granit. Ich möchte hiermit Kritik an der mangelnden Transparenz üben. Weder wollte der Regierungsrat das Inventar des Fluglärmfonds der Kommission zugänglich machen, noch konnte er dieses Vorgehen plausibel begründen. Wir erreichten nur eine Einsicht durch die GPK und wurden mit einem Schreiben von deren Präsidentin abgespiesen. Zähneknirschend stimmte die Mehrheit der Kommission damals in einer Pausensitzung der Budgetvorlage zu. Das Budget 2000 war der letzte Zeitpunkt, um seitens des Kantonsrates einen Einfluss, welcher Art auch immer, auf diesen Fluglärmfonds zu nehmen. Das Kommunikationsgebahren von Regierungsrat Ruedi Jeker in dieser Sache war zu jenem Zeitpunkt schlicht und einfach stur und bockig.

Nur kurz nach der Budgetdebatte zum Voranschlag 2000 wurde unserer Kommission die Vorlage 3763 präsentiert. Und siehe da! Nun konnten wir fast nach Belieben Einsicht in das Inventar nehmen; sogar eine Karte der betroffenen Standorte, Parzellen und Liegenschaften wurde mitgeliefert. Es stellt sich nun die Frage, welche Lösung für den Kanton die zweckmässigste darstellt und ob die Entschädigung von Unique angemessen ist.

Die Kommissionsminderheit beantragt, die Liegenschaften ins Finanzvermögen zu übertragen. Die so genannt realisierbaren Liegenschaften wurden ja auch beim Fluglärmfonds dem Finanzvermögen zugeordnet. Somit würden der Finanzverwaltung bei der Bewirtschaftung dieser Liegenschaften keine zusätzlichen Kosten entstehen. Aus der Vorlage ist zu entnehmen, welche Anschaffungswerte der Kanton beim Kauf dieser Liegenschaften bezahlt hat, nämlich total rund 75 Millionen Franken. Diese wurden bis auf einen Restwert von fast 40 Millionen Franken am Bilanzstichtag 31. Dezember 1999 abgeschrieben. Rein zahlenmässig würde sich die vorgeschlagene Gesamtlösung bei einem Verkaufspreis 65 Millionen Franken gut rechnen. Sowohl der Mehrheits- als auch der Minderheitsantrag haben etwas Positives für sich.

Toni W. Püntener (Grüne, Zürich): Der Regierungsrat behauptet in seinem Antrag, der Fluglärmfonds werde für seinen Hauptzweck nicht mehr benötigt. Der Hauptzweck dieses Fonds war und ist die Finanzierung von Massnahmen, um bestehende und voraussehbare Auswirkungen des Lärms und der Abgase von Flugzeugen zu verhindern oder auf ein erträgliches Mass herabzusetzen. Diese Aussagen sind Zitate aus dem Fluglärmgesetz vom 27. September 1970, der Rechtsgrundlage des Fluglärmfonds. Schon vor mehr als 30 Jahren waren die unzumutbaren und gesundheitsschädlichen Auswirkungen der Flugzeuge offenbar ein Thema. Und sie sind es immer noch, dringlicher denn je! Weitere Themen sind hinzugekommen.

Genau in dieser Situation kommt der Regierungsrat und sagt, der Fluglärmfonds werde für seinen Hauptzweck nicht mehr benötigt. Für das, was nach der Privatisierung des Flughafens an Zahlungspflichten auf den Kanton zukomme, gäbe es ja den neuen Flughafenfonds. Über diesen Fonds haben wir heute Morgen ebenfalls zu beschliessen. Wenn Sie bereits jetzt in den Unterlagen dazu blättern, werden Sie feststellen, dass diesem Fonds die klare Ausrichtung des alten Fluglärmfonds fehlt. Im neuen Fonds soll es sehr allgemein um die Finanzierung der staatlichen Aufgaben im Bereich Luftverkehr gehen. Da bevorzuge ich die eindeutige Ausrichtung des bisherigen Fonds zur Verhinderung und Beschränkung der unzumutbaren und gesundheitsschädlichen Auswirkungen der Flugzeuge!

Die FIKO hat in ihrem Bericht festgehalten, die Aufhebung des Fluglärmfonds sei finanzrechtlich in Ordnung. Das ist zu hoffen und sollte

eigentlich selbstverständlich sein. Das ist aber nur die eine Seite. Viele Grundstücke sind in den Besitz des Fluglärmfonds gekommen, weil die Belastungen durch den Fluglärm unzumutbar und gesundheitsschädlich waren und sind. Viele dieser Grundstücke können nur noch für die Bedürfnisse des Flughafens verwendet werden, haben also einen Teil ihres Werts eingebüsst. Oder anders ausgedrückt: Was der Flughafen belärmt, bekommt er nachher billiger. Aber eben – finanzrechtlich ist diese Wertvernichtung in Ordnung.

Zusammen mit einem Teil der Grünen Fraktion sage ich Nein zur Aufhebung des Fluglärmfonds. Mit einer sprachlichen Auffrischung des Fluglärmgesetzes und einer Ausrichtung der Fondsaufgaben auf die heutigen Bedürfnisse bezüglich Verhinderung und Beschränkung der schädlichen Auswirkungen des Flugverkehrs auf Mensch und Umwelt, kann eine zweckmässige Aufwertung des Fluglärmfonds erreicht werden. Die Beibehaltung des Fluglärmfonds ist auch die wesentlich bessere Alternative als der Minderheitsantrag von Willy Germann und Mitunterzeichnern. Mit dem Flughafengesetz wurde der Regierungsrat beauftragt, die Rechte und Pflichten des Staates als Aktionär des Flughafens wahrzunehmen. Über das Finanzvermögen kann der Regierungsrat ohne Rückfrage beim Kantonsrat beschliessen. Wenn wir den Fluglärmfonds und damit die Verantwortung für die Mittelverwendung beim Kantonsrat belassen, bewahren wir die Regierung vor weiteren Gratwanderungen. Die Interessen des Kantons als Flughafenaktionär sind sicher nicht die gleichen wie die Interessen der vom Lärm, Gestank und Dreck des Flughafens direkt betroffenen Menschen.

Belassen wir darum den Entscheid über die Verwendung der Fluglärmfondsgelder beim Kantonsrat! Die Grünen sagen mehrheitlich Nein zur Aufhebung des Fluglärmfonds aber auch Nein zur Übertragung der Liegenschaften in das Finanzvermögen des Kantons.

Luzia Lehmann (SP, Zürich): Die SP-Fraktion ist für Eintreten und unterstützt den Beschluss zur Aufhebung des Fluglärmfonds. Der Fonds hat seinen gesetzlichen Zweck verloren, da die Gegner der Flughafenprivatisierung wenigstens für diesen nützlichen Antrag zum Flughafengesetz eine Mehrheit gefunden hatten. Nämlich: Der Flughafenhalter Unique hat die Kosten für Lärmschutzmassnahmen und Entschädigungen aus formellen Enteignungen zu bezahlen. Wenigstens in diesem Bereich konnte das Verursacherprinzip durchgesetzt

werden. Für den Kanton entfallen somit die Pflichten, die mit dem Fluglärmfonds verbunden sind.

Willy Germanns Minderheitsantrag, wonach die Liegenschaften des Fluglärmfonds ins Finanzvermögen übertragen werden sollen, lehnt die SP-Fraktion ab. Unsere Gründe sind folgende:

Erstens sind die Liegenschaften, einmal im Finanzvermögen, der Kompetenz des Kantonsrates entzogen. Der Verkauf der Liegenschaften wäre also ohnehin in der Kompetenz des Regierungsrates, der Kantonsrat hätte nichts gewonnen. Die Regierung würde nämlich in ihrer gegenwärtigen Zusammensetzung der Unique ohnehin verkaufen, was letztere will. Zudem ist der Aufwand um vieles grösser, wenn um jedes Grundstück einzeln verhandelt wird. Unser Ziel kann es wirklich nicht sein, zusätzlichen Verwaltungsaufwand auszulösen.

Zweitens: Auch die Kritik, dass einzelne Parzellen zu billig vergeben würden, wird mit dem Minderheitsantrag nicht aus dem Weg geräumt. Sollten sich Regierung und Unique bei einem Grundstück nicht einigen können, ist im Sinne des Anliegens gemäss Minderheitsantrag noch nichts gewonnen. Wenn die Regierung einen für die Unique zu hohen Preis verlangen sollte, weil das Grundstück für die Unique besonders interessant ist, wird es sich ja kaum um einen extrem belärmten Wohnblock in Höri handeln, sondern um ein Grundstück, das für den Flughafenhalter interessant ist, also wahrscheinlich um eines innerhalb des SIL-Perimeters. In diesem Fall kann die Unique jedoch vor Gericht einen Enteignungstatbestand geltend machen und kommt höchstwahrscheinlich auch so in den Besitz dieser Parzelle. Sollte es zu einem solchen Gerichtsfall kommen, wird auch der gegenwärtige Nutzwert des Grundstücks als Bewertungsmassstab genommen. Auch hier erhielte der Kanton nicht etwa den strategischen Wert, sondern nur den Marktwert. Das Argument, dass wir die Grundstücke als Pfand in der Hand behalten sollten, zieht also nicht.

Drittens: Die Tatsache, dass einzelne Landkäufe des Kantons zuhanden des Fluglärmfonds für den Kanton wohl eher zu teuer abgewickelt wurden, wird nicht bestritten. Dass dieser Fehler heute nicht korrigiert werden kann, indem der Kanton seinerseits überhöhte Preise festlegt, mag unsympathisch sein, ist aber leider so. Wenn Willy Germann sagt, dass die materielle Enteignung nach wie vor eine Pendeuz in Flughafenfragen ist, stimmt das zwar, aber ein Fonds kann ja nur gemäss gesetzlichen Grundlagen funktionieren. Der Fluglärmfonds ist deshalb für die Übernahme von Aufgaben in diesem Bereich

nicht mehr geeignet. Wenn schon, dann müssten diese Aufgaben dem Flughafenfondsgesetz zugeschrieben werden.

Die ganze Situation mag einem als extrem einseitig aufstossen. Alles scheint zum Vorteil von Unique geregelt zu sein. Das Traurige ist, dass wir an diesen Tatsachen auch mit dem vorliegenden Minderheitsantrag oder einem anderen Antrag nicht rütteln können. Wir können zur Kenntnis nehmen, dass gemäss FIKO die finanzrechtliche Seite der Bewertung der Fondsliegenschaften in Ordnung und die Package-Lösung finanzpolitisch zweckmässig ist. Das Bundesgericht stützt nun einmal die gängigen Bewertungen mit Marktwertstandard, oder zu Neudeutsch «fair value». Der strategische Wert wird nicht berücksichtigt. Dasselbe gilt für Enteignungen. Auch hier spielt die gegenwärtige Nutzung eines Grundstücks eine Rolle, nicht die mögliche zukünftige oder spekulative für den Enteigner. Dies ist bei Privatisierungen wohl selten zum Vorteil der öffentlichen Hand, aber wir können es im Rahmen dieses Beschlusses nicht ändern.

Die SP stimmt denn auch dem Beschluss über die Aufhebung des Fluglärmfonds nicht mit Begeisterung zu oder weil sie die ungleich langen Spiesse billigt oder die 65 Millionen Franken ideal findet, sondern weil uns wegen der Privatisierung des Flughafens nicht viel anderes übrigbleibt. Die SP wollte die Privatisierung des Flughafens nicht. Der Kantonsrat vollzieht hier aber die Konsequenzen dessen nach, was im November 1999 entschieden wurde.

Falls Toni Püntener explizit einen neuen Antrag gestellt hat, so müssten wir diesen noch einmal im Wortlaut hören.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): «Behalte in der Zeit, so hast Du in der Not» – in diesem Sinn kann der Minderheitsantrag von Willy Germann umschrieben werden, der bei einem Teil unserer Fraktion Widerhall gefunden hat. Es ist doch so wie beim Jassen: Wenn man mit der Mehrheit geht, spielt man den Trumpf-Puur. Man hat dann einen grossen Stich einkassiert und die Angelegenheit ist erledigt. Dieses Vorgehen entspricht dem Mehrheitsantrag.

Wenn man hingegen nur die Trumpf-Dame hat, muss man vielleicht abwarten. Es kann dann durchaus sein, dass im Verlauf des Spiels ein Stich herauskommt, der grösser ist als derjenige mit dem «Puur». Sie sehen: Auf diese Weise kann sich das Warten als durchaus lohnend erweisen.

Die Gründe sind genannt worden. Es hat Liegenschaften dabei, die einen recht hohen Wert aufweisen, andere sind geringer bewertet. Es sind Landstücke dabei, die für Unique plötzlich sehr interessant werden könnten; man denke nur an die verschiedenen Ausbauvorhaben.

Hier geht es sicher darum, dass wir für den Kanton die bestmögliche Lösung suchen. Ich glaube dem Regierungsrat auch, dass er dafür sorgen will. Verschiedene Firmen haben Bewertungen durchgeführt und sagen klar, dass die vorgeschlagene Richtung in Ordnung ist.

Abwarten kann manchmal lohnend sein. Dies erklärt, weshalb ein Teil der EVP-Fraktion dem Minderheitsantrag von Willy Germann zustimmt. Der andere Teil ist der Meinung, man habe das Problem schneller gelöst, wenn man den «Puur» ausspiele und unterstützt daher den Mehrheitsantrag.

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Die Liegenschaften, die gemäss Vorschlag von Willy Germann ins Finanzvermögen übertragen werden sollen, haben ein Bewertungsproblem, denn sie machen nur im Zusammenhang mit dem Flughafen einen Sinn. Entweder haben sie ein Bauverbot oder sonstige Auflagen oder sind völlig ungeeignet, anderen Verwendungszwecken als der Landreserve zu dienen. Diese Liegenschaften haben keinen anderen Sinn, als zur Flughafeninfrastruktur zu gehören. Deshalb finde ich es nicht richtig, diese ins Finanzvermögen zu übertragen.

Zu Willy Germann: Sie haben die Sache mit dem Jassen verglichen. Unser System hat aber damit nichts zu tun. Sie möchten diesen Trümpf behalten, weil Sie noch irgendeinen Einfluss auf ein demokratisches System nehmen möchten. Wenn die Mehrheit in unserem Land eine Meinung hat, dann wird danach gehandelt. Sie möchte die Trümpfe nur behalten, um Ihrer Minderheitsmeinung einen besseren Standpunkt zu verschaffen. Das kann ja nicht der Sinn dieser Angelegenheit sein.

Zur finanztechnischen Übung: Hier muss man klar sehen, dass diese Liegenschaften für irgendwelche Investitionen mehr oder weniger unbrauchbar sind. Sie sind nur brauchbar im Zusammenhang mit dem Flughafen. Die Unique hätte wahrscheinlich aus rein finanztechnischen Überlegungen gar nichts dagegen, wenn diese Liegenschaften beim Kanton bleiben würden, dann müsste sie nämlich das Geld dafür gar nicht aufwenden.

In unserem System können Sie nicht jassen, da geht alles rechtens. Ich weiss nicht, woher dieses Misstrauen kommt, von dem Sie immer sprechen. Bis jetzt ist im Zusammenhang mit dem Flughafen alles rechtlich einwandfrei abgelaufen. Darum sehe ich nicht ein, warum der Kanton diese Liegenschaften behalten soll, um sie dann einzeln zu verkaufen. Ich kann Ihnen garantieren, dass Sie nur die fünf oder zehn besten Grundstücke verkaufen oder vielleicht auch gar keines, um der Demokratie mit Ihrem Trumpf ein Bein stellen zu können. Das ist der Hintergedanke an dieser Übung! Diesem Ansinnen sollten wir nicht zustimmen.

Im Namen der FDP-Fraktion empfehle ich Ihnen, den Minderheitsantrag von Willy Germann abzulehnen. Der Verkauf des Gesamtpakets ist der absolut beste Weg. Den Fluglärmfonds kann man aufheben, weil er keine gesetzliche Grundlage mehr hat. Ich beantrage Ihnen also, der Vorlage gemäss Antrag der Kommissionmehrheit zuzustimmen.

Hansjörg Fehr (SVP, Kloten): Es liegt in der Natur der Sache, dass Käufer und Verkäufer bezüglich dem Wert einer Sache unterschiedliche Sichtweisen haben; beide können richtig oder falsch sein. Gesamthaft betrachtet ist die Bewertung jedoch realistisch. Keine der Parteien wird damit über den Tisch gezogen. Auch ich war lange hin und her gerissen, dies vor allem aus emotionalen Überlegungen heraus. Man verkauft ja nicht leichtfertig Volkseigentum und das noch zu einem sehr umstrittenen Preis! Bei näherer Betrachtung ist dieser Verkauf aber keineswegs leichtfertig. Natürlich sind einzelne Parzellen unterbewertet. Es gibt aber auch Parzellen, mit denen die öffentliche Hand weiss Gott nichts anfangen kann. Diese sind faktisch überbewertet.

Was bringt es uns, wenn wir die besagten Liegenschaften ins Finanzvermögen überführen, nur damit wir stolze Landbesitzer bleiben können und keinen mutigen, aber weitsichtigen Schritt tun müssen? Was nützt es uns, wenn der Flughafen zu einem beliebigen Zeitpunkt die Rosinen herauspickt, betriebsnotwendigen Bedarf ausweist und der Kanton mittels Enteignungsrecht geprellt wird? Der Preis würde dannzumal diktiert und der Kanton bliebe auf den wirklich hoffnungslos uninteressanten Liegenschaften sitzen. Der Kanton müsste aber weiterhin horrenden Verwaltungs- und Bewirtschaftungskosten aufbringen, und das bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag. Damit wäre nun

wirklich niemandem gedient, am wenigsten uns Steuerzahlern! Wir dürfen hier nicht emotional entscheiden.

Sie dürfen nicht glauben, dass Sie diese Vorlage zurückweisen und von der Unique eine Nachbesserung des Preises verlangen können. Dieses Unternehmen ist nun dem freien Markt ausgesetzt und hat nur beschränkte Möglichkeiten. Unique würde sich mit grösster Sicherheit vom Angebot zurückziehen.

Packen wir jetzt die Chance und halten wir uns an eine kluge Weisheit, die sagt: «Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach». Unterstützen Sie diese Vorlage, sie ist vernünftig!

Willy Germann (CVP, Winterthur): Es sind einige Sachen gesagt worden, die der Korrektur bedürfen.

Zu Toni Püntener: Ihr Antrag – ich weiss nicht, ob das ein Nichteintretensantrag sein soll – macht überhaupt keinen Sinn. Der Fluglärmfonds ist aufgehoben, er figuriert nicht mehr im Budget. Das ist eine Verfahrensfrage. Wir können hier lediglich ein Fragezeichen zu unserem Fahrplan setzen. Ich erinnere noch einmal daran, dass die Zweckbestimmung des neuen Flughafenfonds in weiten Teilen jener des alten Lärmschutzfonds entspricht. Sie hätten also zwei Fonds mit dem gleichen Zweck, was absolut keinen Sinn macht. Damit schaden Sie der Sache nur.

Ruedi Hatt hat gesagt, ich würde der Demokratie ein Bein stellen. Das lasse ich nicht auf mir sitzen! Wenn Gemeinden Liegenschaften behalten, die sie auch nicht unmittelbar brauchen können, stellen sie damit nicht der Demokratie ein Bein. Sie berufen sich auf eine Mehrheitsmeinung. Ich weiss nicht, welche Mehrheit Sie meinen. Jene bei der Teilprivatisierung? Das heisst doch nicht, dass wir jetzt alle Liegenschaften um den Flughafen herum verkaufen müssen – ich sage jetzt «verkaufen», das Wort «verhökern» nehme ich nicht mehr in den Mund.

Ich mache jetzt etwas, das ich nicht tun sollte. Diesen Plan haben wir in der Kommission vor anderthalb Jahren noch nicht erhalten. Es wäre sehr aufschlussreich, wenn Sie den Plan sehen könnten; ich zeige ihn jetzt trotzdem (*hält einen Situationsplan hoch*). Hier, unmittelbar um den Flughafen herum hat es Liegenschaften von höchst strategischer Bedeutung. Wenn diese Liegenschaften mit sieben Franken pro Quadratmeter bewertet werden, dann sollte doch ein Alarmlicht aufleuchten. Ein Alarmlämpchen sollte schon blinken, wenn die Regierung ei-

nen Auftrag zur Bewertung erteilt, bevor die Lärmgrenzwerte klar sind. Das ist doch eigenartig! Die Lärmgrenzwerte schwankten ja. Zuletzt hat das Bundesgericht diese korrigiert. Eigentlich hätte da die Unique aufschreien und sagen müssen, jetzt seien die Liegenschaften wieder zu hoch bewertet. Dieses Bewertungssystem kommt mir vor, wie wenn ein Architekt einen Projektierungsauftrag erhalten würde, bevor er weiss, auf welchem Grund er bauen muss, auf Fels, auf Moorboden oder auf Sand. Diese Vorlage ist auf Sand gebaut.

Ich habe von Unsicherheiten gesprochen. Wenn von einem Jahrzehnt auf das andere 30'000 Quadratmeter Land verschwinden, nur weil ein neuer Geometer über die Bücher gegangen ist und neue Katasternummern gesetzt worden sind, dann stimmt doch etwas nicht! Gegenüber der Anschaffungsfläche von damals vermisst man heute 30'000 Quadratmeter in diesem Gebiet – das ist eine Tatsache. Wir müssen deshalb auf Nummer sicher gehen und alles Land in unserer Hand behalten. Auch wenn diese Unsicherheiten nicht bestehen würden, wäre dies eine sinnvolle Bodenpolitik.

Ich verstehe hier die SP überhaupt nicht. Da wird in Fatalismus gemacht und gesagt, man könne sowieso nichts mehr machen, es sei eine Konsequenz der Teilprivatisierung. Das stimmt doch überhaupt nicht! Dem Regierungsrat wird prophylaktisch unterstellt, er würde dann dieses Land zerstückeln, sehr günstig verkaufen und wir hätten keine Kontrolle mehr. Der Regierungsrat würde sich hüten, dieses Land, vor allem die strategisch wichtigen Grundstücke, zu verschachern. Ich verstehe nicht, dass die SP die Bodenpolitik des Regierungsrates in den letzten Jahren stillschweigend akzeptiert hat. Eigentlich müsste sie vierzigstimmig aufschreien bei einem derartigen Antrag. In den letzten Jahren ist immer mehr Land aus dem Finanzvermögen verkauft worden, wie ich gehört habe, Land für durchschnittlich 30 Millionen Franken pro Jahr. Da müsste doch die SP sagen: Halt, so geht es nicht mehr weiter! Oder dann stimmen Sie ein zwanzigstimmiges Requiem – ich gehe von der halben Fraktion aus – auf eine bewährte Bodenpolitik an. Zwanzigstimmig ist übrigens nichts Neues: György Ligeti hat schon ein grossartiges zwanzigstimmiges Werk geschrieben.

In der Flughafenpolitik ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Zum zeitlichen Ablauf der Vorlage 3763: Mit der Verselbstständigung wurden die Flughafendirektion

und die Flughafenimmobiliengesellschaft fusioniert und die Gesellschaft erhielt einen neuen Namen, nämlich Unique Zurich Airport. In dieser Konsequenz sollte der Fluglärmfonds, jahrzehntelang operativ als Teil der Flughafenrechnung geführt, ebenfalls der Unique überführt werden. Der Fonds kann nur durch das Parlament aufgelöst werden. Deshalb haben FDZ und FIG im Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999 vereinbart, dass der Fonds vorbehaltlich der Zustimmung des Kantonsrates übertragen werde. Die Flughafen Zürich AG hat am 30. März 2000 ihrerseits einen Generalversammlungsbeschluss gefasst, der die Geschäftsleitung beauftragt, den Fonds vom Kanton gemäss Bewertung zu erwerben.

Das System, das Ruedi Hatt eine Paketlösung nennt, und nach dem Unique als Nichtbauer zu Landwirtschaftskonditionen Land erwerben oder besser gesagt enteignen kann, ist zumindest fragwürdig. Die Transaktion ist in sich derart komplex, dass eine weitere Splittung, das heisst Sortierung der Fusionsmasse im Sinne der Kommissionsminderheit nicht in Frage kommen kann. Ich bin nicht ganz glücklich mit der Gesamtlösung, sehe aber keinen wichtigen zwingenden Grund, am Minderheitsantrag festzuhalten.

Für den Kanton Zürich und auch für Unique ist vor allem wichtig, dass in dieser Frage endlich entschieden und Klarheit geschaffen wird. Somit werde ich nicht gegen meine Fraktion stimmen, sondern bei der Abstimmung sitzenbleiben.

Toni W. Püntener (Grüne, Zürich): Zu Willy Germann: Wenn Sie im Traktandenheft weiterblättern, so werden Sie feststellen, dass ein neuer Fonds nötig ist, weil der alte Fonds seinen Zweck eben noch nicht erfüllt hat. Da können wir genauso gut den alten Fonds behalten und seinen Zweck an die neuen Verhältnisse anpassen. Dann behalten wir die Liegenschaften wirklich beim Kanton und unter der demokratischen Kontrolle des Kantonsrates.

Ich stelle dazu keinen neuen Antrag, sondern lehne den Aufhebungsantrag von Regierungsrat und Kommissionsmehrheit ab.

Zu Ruedi Hatt: Der Fluglärmfonds hat eine klare gesetzliche Grundlage, nämlich das Fluglärmgesetz. Diese Grundlage würde erst mit der nächsten Vorlage aufgehoben.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag Willy Germann, Lorenz Habicher und Roland Munz:

Der Fluglärmfonds wird aufgehoben. Die Liegenschaften werden ins Finanzvermögen übertragen.

Esther Arnet (SP, Dietikon): Wir haben bereits intensiv über diesen Minderheitsantrag diskutiert. Er fordert, den Fluglärmfonds zwar aufzuheben, wie es Regierungsrat und Kommissionsmehrheit beantragen, die Liegenschaften jedoch nicht als Gesamtpaket zu verkaufen, sondern ins Finanzvermögen zu übertragen. Der Kanton soll also diese Liegenschaften vorläufig in seiner Hand behalten. Die Kommissionsmehrheit ist der Ansicht, dass der Verkauf im Gesamtpaket einfacher und für den Kanton finanziell interessanter ist. Den Versuch des Verkaufs in Einzelaktionen schätzt die Mehrheit der Kommission als risikoreicher und aufwändiger ein. Sie ist hiermit der gleichen Meinung wie der Regierungsrat in seinem Antrag und lehnt den Minderheitsantrag deshalb ab.

Den Antrag von Toni Püntener muss ich nicht weiter kommentieren. Es handelt sich dabei um einen Ablehnungsantrag zur Vorlage. Die Kommissionsmehrheit beantragt Ihnen, der Vorlage zuzustimmen.

Ein Wort zu den 30'000 Quadratmetern Land, die Willy Germann in seinem Votum angesprochen hat: Dieses Thema wurde in der Kommission intensiv diskutiert. Man hat uns ganz exakt dargelegt, was da passiert ist. Ich finde es ein bisschen schwierig, wenn jetzt ein solches Beispiel angezogen wird, das im Detail nicht mehr ausgelegt werden kann. Wir haben diese Frage geprüft und ich hoffe, dass Sie auf diese Prüfung vertrauen.

Regierungsrat Ruedi Jeker: Sie haben die Argumente und Fakten gehört sowie Interpretationen von Fakten und politische Beurteilungen mitbekommen. Ich glaube, das Geschäft ist genügend ausgeleuchtet, damit sich der Kantonsrat seine Meinung für die Schlussabstimmung bilden kann. Das Gesetz wurde ja durch die Bundesgesetzgebung zum Umweltschutz hinfällig. Zum Inhalt möchte ich mich weiter nicht mehr äussern.

Ich bedanke mich bei der FIKO und der KEVU für die intensive Behandlung dieses Geschäfts. Festhalten möchte ich zum Schluss, dass man in der Flughafenpolitik nicht gegen Windmühlen anrennen sollte. Es wäre natürlich power, wenn sich der Zürcher Stimmbürger eine so schlechte Grundlage zu einer Flughafenpolitik geben müsste wie zum Beispiel einzelne Grundstücke oder ein Fluglärmggesetz, wie es Willy Germann angesprochen hat. Die Haltung des Flughafengesetzes gibt natürlich viel mehr Hebelwirkungen. Der Flughafen wird sich natürlich auch in seiner verselbstständigten Form nicht aus der Öffentlichkeit abmelden können. Das ist für eine öffentliche Infrastruktur mit diesen Auswirkungen gar nicht denkbar.

Zu Willy Germann: Ich empfehle Ihnen, wieder einmal das Flughafengesetz zu lesen. Paragraf 19 gibt ganz klar die Anweisung, wie man sich zu verhalten hat, wenn Pisten und Infrastrukturanlagen verändert oder ergänzt werden müssten. Ich glaube, es ist nicht opportun, über Märchen weiter zu diskutieren. Es geht nichts am Kantonsrat vorbei, seien das jetzt Parallelpisten, die es gar nicht gibt, oder seien das andere Veränderungen. Das Flughafengesetz ist die richtige Basis, um Politik zu betreiben, und nicht einzelne Grundstücke im Umfeld des Flughafens.

Ich bitte den Kantonsrat, den Minderheitsantrag nicht zu unterstützen und den Fluglärmfonds gemäss Antrag von Regierungsrat und Kommission aufzuheben.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag Willy Germann mit 115 : 17 Stimmen ab.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 123 : 10 Stimmen, der Vorlage 3763a gemäss Antrag von Regierungsrat und KEVU zuzustimmen.

- I. Der Fluglärmfonds wird aufgehoben.
- II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Das Geschäft ist erledigt.

Erklärung der SP-Fraktion

Dorothee Jaun (SP, Fällanden): Der gestaffelte kollektive Rücktritt des Swissair-Verwaltungsrates ist ein in der schweizerischen Wirtschaftsgeschichte einmaliges Ereignis. Zuerst entlässt der Verwaltungsrat den Konzernchef und anschliessend verabschiedet er sich selbst kollektiv aus der unternehmerischen Verantwortung. Vom Regierungsrat wird der Rücktritt des Swissair-Verwaltungsrates begrüsst, wie er vorgestern verlauten liess. Über den Rücktrittszeitpunkt des Verwaltungsratspräsidenten, des ehemaligen Regierungsrates Eric Honegger, schweigt er sich aus falsch verstandener kollegialer Rücksicht aus.

Die SP-Fraktion muss indes Klartext reden. Verantwortlich für die Entwicklung der Swissair in den letzten Jahren sind vor allem freisinnige Politiker und Wirtschaftsvertreter, die seit Jahren die Strategie des Managements gebilligt haben. Offenbar hat eine Mehrheit der Verwaltungsräte von der Führung einer Fluggesellschaft wenig Ahnung, sie scheint auch die Kontrolle über wichtige Geschäfte nicht ernsthaft ausgeübt zu haben. Die gleichen politischen Kreise, die bei den staatlichen Betrieben wie Post, Bahn, Swisscom und Kantonalbank weitere Privatisierungen und mehr unternehmerische Freiheit verlangen, beweisen bei der Swissair ihre eigene Unfähigkeit, ein für das Land wichtiges Unternehmen erfolgreich zu führen. Mitverantwortlich für die heutige Krise ist der ehemalige freisinnige Regierungsrat Eric Honegger, der 1993 noch als Regierungsrat in den Swissair-Verwaltungsrat Einsitz nahm und diesen jetzt nicht nur präsidiert, sondern auch noch den Konzern leiten will.

Die SP fordert Swissair-Verwaltungsrat Eric Honegger zum sofortigen Rücktritt auf. Ein Kapitän, der sein Schiff in den falschen Hafen steuert, muss als erster von Bord. Nur auf einem sinkenden Schiff bleibt der Kapitän bis zum Schluss. Tritt Eric Honegger nicht sofort zurück, entsteht das Bild vom Konkursverwalter und dieser Eindruck muss mit allen Mitteln verhindert werden. Die gescheiterte Konzernführung bedroht Tausende von Arbeitsplätzen, die direkt oder indirekt von der Swissair abhängig sind. Die weiteren Entscheide des Verwaltungsrates der Swissair sind für die betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer von existenzieller Bedeutung. Ihnen gehört ein Mitspracherecht im Verwaltungsrat, wie dies in den anderen europäischen Ländern schon lange gesetzlich vorgeschrieben ist.

Erklärung der CVP-Fraktion

Lucius Dürri (CVP, Zürich): Auch wir möchten uns zum Thema Probleme der SAirGroup äussern. Mit grosser Besorgnis hat die CVP-Kantonsratsfraktion von den grossen wirtschaftlichen Schwierigkeiten und den Führungsproblemen der SAirGroup Kenntnis genommen. Die derzeitige Lage lässt Befürchtungen aufkommen, es könnten in grossem Umfang Arbeitsplätze gefährdet sein. Die CVP hofft nicht, dass der Heim-Hub der Swissair, für welchen derzeit grosse Investitionen getätigt werden, durch die jetzige Situation Schaden nimmt.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich, welcher ebenfalls Aktionär ist, wird aufgefordert, die Interessen der Zürcher Bevölkerung und der Zürcher Wirtschaft, die sich in hohem Umfang mit der Swissair und dem Flughafen verbunden fühlt, so zu vertreten, dass bei der jetzigen desolaten Situation ein möglichst geringer Schaden zurückbleibt. Es gilt unbedingt zu vermeiden, dass die Swissair mehrheitlich in ausländische Hände übergeht.

Erklärung der Grünen Fraktion

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Seit Jahren werden die zunehmenden groben Fehler der Führung der SAirGroup systematisch verschwiegen und mit Durchhalteparolen verdeckt. Stichworte dazu: Strategie Otto Löpfe, Einsetzung Philipp Bruggisser, neue Strategie mit Abzug aus Genf, Sabena-Beteiligung, teure Beteiligung an weite-

ren maroden Gesellschaften. Endlich wird der Filz aus Wirtschaft, Politik und PR-Beratung zur Vorgaukelung einer heilen Schweiz offensichtlich. Kritiker der SAir-Führung und Warner vor einem Debakel wurden fast schon als Landesverräter bezeichnet.

Eigentlich ist es aber auch ein Debakel des Zürcher Freisinns, dessen erste Garde an vorderster Front die SAirGroup in diese Situation geführt hat, allen voran Ständerätin Vreni Spoerry und alt Regierungsrat Eric Honegger. Der Kanton als Aktionär der SAirGroup hat ebenfalls Mitverantwortung. Der Finanzdirektor ist gefordert, was er mit den Aktien der SAirGroup unternehmen will. Der Kantonsrat hat mit dem damaligen Regierungsrat Eric Honegger seinen Vertreter in den Verwaltungsrat gewählt. Dieser sass zuerst im Ausschuss und nach seinem Rücktritt als Regierungsrat wurde er zum Verwaltungsratspräsidenten ernannt. Eric Honegger hat die verfehlte Strategie mit aufgebaut, vertreten und damit auch mit zu verantworten.

Schon der fast überstürzte Abgang von Jeff Katz in eine eher unbedeutende Firma war ein Signal, das aufhorchen liess. Obwohl wir Grüne sicher kein Freund von Philipp Bruggisser waren: Uns fehlte bei der Art und Weise, wie sich die SAirGroup von ihm trennte, der nötige Anstand. Die überstürzte Einsetzung des Crossair-Chefs Moritz Sutter war eine hilflose Aktion. Es war von vornherein klar, dass das nicht lange gut gehen konnte, denn zwischen der Swissair und Moritz Sutter herrschte schon seit jeher eine explosive Chemie. Dieser Filz aus Wirtschaft und Politik hat seit Jahren mit falschen Konzepten an antiquierten Vorstellungen eines Hubs in Zürich festgehalten. Er hat sich in einem sich rasend schnell verändernden ungesunden so genannt liberalen Markt verstrickt und den Anspruch der versprochenen nachhaltigen Entwicklung zunehmend aufgegeben.

Der Verwaltungsrat der SAirGroup hat sich vor allem durch Druck auf die Politik ausgezeichnet. Anstatt sich auf seine Führungsaufgabe zu konzentrieren und zu versuchen, ein schlingerndes Unternehmen mit unternehmerisch nachhaltigen Entscheiden auf Kurs zu bringen, wurde der Auszug aus Kloten angedroht. In den bilateralen Verträgen hat die Schweizer Delegation in Umweltfragen schlechte Bedingungen ausgehandelt, um der nationalen Airline den Weg nach Europa zu ebnen. Zudem wurden mit falschen Versprechungen eine teure Ausbautappe und eine Flughafenprivatisierung durchgesetzt. Seit Jahren wird in Regierungsrat und Bundesrat Druck für eine Lockerung der Umweltbedingungen und der Nachtruhe gemacht und mit falschen

Wachstumsprognosen und Lärmgrenzwerten lobbyiert. Nur der Volkszorn und das Bundesgericht scheinen hier etwas erreichen und in vertretbare Bahnen lenken zu können. Plötzlich treten bürgerliche Politiker und Gemeindepräsidenten auf, welche noch vor zwei Jahren grüne Warnungen in den Wind schlugen, grüne Forderungen als extrem verschrien, und stellen heute beinahe radikalere Forderungen als die Grünen seit 1995.

Der angekündigte Rücktritt des Verwaltungsrates ist wohl die einzige Möglichkeit für einen Neubeginn. Dazu gehört jedoch zwingend, dass das langjährige Ausschussmitglied Eric Honegger, der als heutiger VR-Präsident der Hauptverantwortliche ist, den Platz räumt und damit die Chance für einen Neuanfang ermöglicht. Andererseits dürfen sich die Verwaltungsräte nicht aus ihrer Verantwortung für das Debakel stehlen können, indem sie sich aus dem Schussfeld zurückziehen. Die betroffenen Verwaltungsräte sind für allfällige Verfehlungen, auch finanzieller Art, zur Verantwortung zu ziehen. Es darf nämlich nicht so weit kommen, dass Kanton oder Bund die Fehler der Führung einer privaten – allerdings prominenten – AG aus Steuergeldern mittragen müssen. Es ist auch fraglich, ob die mitverantwortliche Ständerätin Vreni Spoerry, welche als Verwaltungsrätin einer Grossbank und damit einer der Finanzgeberinnen schon in einer Doppelfunktion war, in der jetzigen Situation als Ständerätin noch glaubwürdig ist. Als Ständerätin sollte sie die Interessen des ganzen Kantons wahrnehmen, keine einseitigen VR-Interessen.

Leid Tragende der Fehler der Manager und hoch dotierten Verwaltungsräte werden wohl einmal mehr die immer engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SAirGroup und der Swissair sein, welche in den letzten Jahren den schwindenden Ruf der Airline durch ihre Motivation und Leistung aufrecht erhalten haben. Sie verdienen einen Neuanfang, der ihnen auch in einer neuen Allianz die Beibehaltung des guten Rufes ermöglicht.

Erklärung der FDP-Fraktion

Balz Hösly (FDP, Zürich): Wir werden das, was in Kloten geschehen ist, sicher nicht beschönigen und den Verwaltungsrat der Swissair aus der Verantwortung entlassen. Es ist aber wenig konstruktiv und eher bemühend von Seiten der Sozialdemokraten, wenn sie dem Verwaltungsrat der SAirGroup in einem polemischen Communiqué auf der

einen Seite vorwerfen, er stelle sich aus der Verantwortung und auf der anderen Seite den sofortigen Rücktritt jener fordern, welche die Verantwortung noch wahrnehmen wollen. Das ist ein Widerspruch! Im Gegensatz zu SP-Leuten, beispielsweise alt Bundesrat Otto Stich, nehmen die freisinnigen Verantwortungsträger ihre Verantwortung eben dann wahr, wenn dies gefordert wird.

Wir machen auch nicht den Versuch, die Führungsgremien der Wirtschaft zu verpolitisieren. Damit machen Sie genau das, was Sie in Ihrem Communiqué fordern. Sie machen diese Gremien verantwortungslos. Sie können sich im Teig des politischen Filzes verstecken. Die Linke täte gut daran, dort, wo sie es könnte, Verantwortung zu übernehmen, wie dies die freisinnigen Verantwortungsträger bei der SAirGroup tun.

Persönliche Erklärung

Daniel Vischer (Grüne, Zürich): Ich spreche nicht als Fraktionspräsident der Grünen, sondern als Präsident des VPOD Luftverkehr, des grössten Bodenpersonalverbandes bei der SAirGroup. Ich spreche deshalb, weil ein Nicht-Sprechen als Klüngelei hätte ausgelegt werden können.

Ich stelle fest: Die Jagd auf die SAirGroup ist eröffnet. Heute können alle mitreden. Bislang wurde vertreten, der Hub Zürich habe Vorrang. Das war die Strategie von FDP, SVP und einem Grossteil von Leuten in anderen Parteien. Die SAirGroup hat die Strategie verfolgt, den Hub zu sichern. Diese Strategie gilt inzwischen als gescheitert. Ausser den Grünen und einigen SPLern gab es niemandem in diesem Saal, der diese Strategie mit Bezug auf den Hub klar kritisiert hat. Ob diese zu Recht gescheitert ist oder zum Unzeitpunkt fallengelassen worden ist, wird man vielleicht später sehen.

Die Personalverbände erwarten nicht viel von politischen Stellungnahmen, denn diese haben dem Personal bisher nicht viel gebracht. Wir sind der Meinung, dass heute neue Wege gefunden werden müssen, wie alle Betriebe der SAirGroup in ihrem jetzigen Bestand erhalten werden können; das ist unser Vorrang.

Eines ist gut an dieser ganzen Sache: Alle wissen, dass der Fortbestand des Hub Zürich allein eine ökonomische Frage ist und mit der Entwicklung der SAirGroup im Flugverkehr zusammenhängt. Ich bin

froh, dass die ökonomische Vernunft letztlich darüber entscheidet und nicht politische Ideologie.

Persönliche Erklärung

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Es liegt mir daran, ein Missverständnis zu klären, dem Martin Bäumle in seiner Fraktionserklärung der Grünen erlegen ist, wenn er das Bundesgericht anruft. Ich habe einschlägige Erfahrungen mit dem Bundesgericht bezüglich Fluglärmfrage. Als Mitbesitzerin von Liegenschaften in Oberglatt habe ich kürzlich einen Brief der Baudirektion erhalten. Sie legt mir in schöner und seltener Offenheit dar, weshalb sie auf die Entschädigungsfordernungen nicht eingehen könne, nämlich deshalb, weil sie nichts wisse. Sie wisse nicht, wie die Lärmgrenzwerte dereinst festgesetzt würden. Sie wisse nicht, wie die Staatsvertragsverhandlungen herauskommen. Und sie wisse deshalb auch nicht, wie die Betriebskonzession und das Betriebsreglement aussehen werden. Das ist wunderbar!

Weniger wunderbar ist, dass das Bundesgericht festgestellt hat, es seien nur jene Gebäude entschädigungspflichtig, die vor 1978 in der Flughafenregion erstellt worden seien. Wir Bürger hätten also wissen sollen, was die Strategen nicht gewusst haben, dass nämlich die Swissair ihre Langstreckenflüge und den damit verbundenen Zubringerverkehr in den 90er-Jahren von Genf nach Zürich verlegen würde. Wir hätten wissen sollen, dass die Hunter-Strategie der Swissair und der damit forcierte Zubringerverkehr in den Heimathafen der Qualiflyer-Group ein Wachstum bringen würde, das alle Prognosen, welche der fünften Ausbautappe zu Grunde lagen, zu Makulatur werden liess. Auch das hat die Regierung in den 90er-Jahren nicht gewusst. Wir, die wir dort leben, hätten wissen sollen, dass es nicht nur laut, sondern immer noch lauter wird – und dies parzellenscharf!

Es ist im Moment Mode zu sagen, man hätte nichts gewusst. Nur wer nicht wissen will, fragt auch nicht. Die richtigen Fragen zu stellen und die richtigen Leute einzustellen, ist jedoch die vornehmste und wichtigste Aufgabe des Verantwortung tragenden Gremiums. Es ist höchste Zeit ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Persönliche Erklärung

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Schwarzmalerei und Pleitegeier – unsoziale Fraktionserklärungen zur Situation der SAirGroup lassen mir den Kragen platzen! Meine Interessenbindung: Ich bin Mitarbeiter der SAirTechnics AG, einer Substanzperle der SAirGroup.

Die Sonntagspresse ruft zum Totentanz. Die Medien verkünden den Absturz der nationalen Airline und auch Sozialdemokraten, CVP und Grüne stimmen in den Chor der Besserwisser und Kritiker mit ein. Alles wurde falsch gemacht, alle wussten es schon lange. Und nun fühlen sich alle berufen, die Situation der SAirGroup zu kommentieren. Die Flugverkehrsgegner, die Gewerkschafter, die Journalisten und nicht zuletzt die Politikerinnen und Politiker spucken in die Suppe, bis diese ungeniessbar sein wird. In alt bekannter Manier rufen sie dann: Nein, diese Suppe ess' ich nicht!

Ich möchte an dieser Stelle einmal klar und deutlich aussprechen, was so viele Mochtegermanmanager immer wieder vergessen oder verschweigen: Speziell während dieser Zeit erbringen die Mitarbeiter der SAirGroup unverändert jeden Tag eine enorme und anspruchsvolle Leistung, eine Leistung, die unsere Kunden ausserordentlich schätzen, und auf die wir alle zu Recht stolz sein können. Allen Mitarbeitern gebührt dafür Anerkennung und Dank. Anerkennung, damit sie auch weiterhin unsere nationale Fluglinie, unsere Swissair, mit Überzeugung und Engagement vertreten, und Dank für die geleistete und noch zu leistende Arbeit in dieser turbulenten Zeit. Ich rufe Sie auf, weniger Gedanken und Worte über die Situation der SAirGroup zu verlieren und der Leistung der Mitarbeiter mehr Achtung und Respekt entgegenzubringen. *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

6. Flughafenfondsgesetz

Antrag des Regierungsrates vom 8. März 2000 und geänderter Antrag der KEVU vom 5. Dezember 2000, **3764a**

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Gleichzeitig mit der soeben behandelten Vorlage wurde der KEVU am 27. März 2000 die Vorlage 3764 betreffend Flughafenfondsgesetz zu Beratung und Antragstellung zugewiesen. Die Gründe, weshalb die Beratungen in der Kommission so lange gedauert haben, habe ich bereits beim vorhergehenden Traktandum erwähnt.

Mit Antrag vom 8. März 2000 beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, ein Gesetz zur Schaffung eines neuen Fonds zu beschliessen. Über diesen Fonds sollen jene Aufgaben finanziert werden, die dem Staat im Bereich Luftverkehr zukommen. Die einmalige Einlage soll 300 Millionen Franken betragen.

Die Idee, die hinter diesem Fonds steckt, ist folgende: Dem Kanton entsteht durch die Überführung des Flughafens in eine gemischt-wirtschaftliche Aktiengesellschaft ein Buchgewinn von voraussichtlich 550 Millionen Franken. So stand es damals zumindest in der Weisung, vielleicht gibt es heute korrigierte Zahlen. Ein Teil davon, nämlich die erwähnten 300 Millionen Franken, soll in einen neuen Fonds gelegt werden. Damit will der Regierungsrat erreichen, dass die künftigen Laufenden Rechnungen nicht mit Ausgaben belastet werden müssen, die mit dem Flughafen in Zusammenhang stehen. Das heisst im Klartext: Der Regierungsrat will aus diesem Fonds Forderungen begleichen, die er so oder so begleichen muss. Dabei denkt der Regierungsrat vor allem an Rückgriffsansprüche der Gemeinden auf den Kanton aus materieller Enteignung, wobei diese gerichtlich festgestellt oder vertraglich anerkannt sein muss. In Paragraph 3 des regierungsrätlichen Antrages steht denn auch ausdrücklich, es handle sich um Entschädigungsansprüche, die vom Kanton beglichen werden müssen. Ich gehe auf diesen Punkt im Detail ein, weil die Kommission hierzu eine abweichende Meinung vertritt.

Ein weiterer Fondszweck besteht für den Fall einer Aktienkapitalerhöhung der Flughafen Zürich AG. Um die gesetzliche Mindestbeteiligung des Kantons zu gewährleisten, können die hierfür notwendigen Aktienkäufe aus dem Fonds getätigt werden. Daneben sieht der Regierungsrat vor, die Aufwendungen für die konsultative Konferenz, für die Aufsicht und weitere Aufgaben im Zusammenhang mit dem Flughafen aus dem Fonds zu finanzieren.

Nach der Vorstellung der Vorlage an der Sitzung vom 9. Mai 2000 wurden vor allem die Höhe der Einlage und der Fondszweck intensiv diskutiert. Bereits an dieser ersten Sitzung wurden verschiedene Anträge gestellt.

In der zweiten Lesung vom 14. November 2000 wurde der Fondszweck nochmals diskutiert. Vor allem die Ausweitung auf Hilfestellungen an die Gemeinden stiess in der Kommission auf grosse Sympathie. Nachdem Regierungsrat Ruedi Jeker der Kommission anbot, einen entsprechenden Formulierungsvorschlag vorzubereiten, vertagte

die Kommission den Abschluss der Beratungen auf die nächste Sitzung.

Am 21. November 2000 konnte dann die definitive Bereinigung der Anträge vorgenommen werden. Die von der Fachstellen Flughafen und Luftverkehr vorgelegte neue Formulierung umfasst nun eine Erweiterung des Fondszwecks. Das bedeutet, dass der Kanton nicht nur das bezahlt, wozu er gerichtlich oder vertraglich gezwungen ist, sondern auch gewisse zusätzliche Hilfeleistungen an die Gemeinden. Mit dieser Formulierung konnte sich eine Mehrheit der Kommission einverstanden erklären. Einige weiter gehende Minderheitsanträge blieben jedoch bestehen. Ich werde in der Detailberatung einzeln darauf eingehen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die KEVU das Flughafenfondsgesetz grundsätzlich gutheisst, wobei sie den Fondszweck zu Gunsten der Gemeinden, die besonders vom Fluglärm betroffen sind, erweitern möchte. Die KEVU beantragt Ihnen, das durch die Mehrheitsanträge geänderte Gesetz gemäss Vorlage 3764a gutzuheissen und die Postulate 3/1996 und 4/1996 abzuschreiben.

Im Namen der Kommission bedanke ich mich bei Regierungsrat Ruedi Jeker und seinen Mitarbeitern für die kooperative Haltung bei der Suche einer möglichen Umformulierung des Antrags und natürlich auch bei meinen Kolleginnen und Kollegen der Kommission, die in guter Atmosphäre intensiv um die beste aller Lösungen gerungen haben.

Toni W. Püntener (Grüne, Zürich): Es gibt seit einiger Zeit Anlagefonds, welche die ihnen anvertrauten Gelder nach ethischen Kriterien anlegen. Dazu werden häufig Positiv- und Negativlisten erstellt. Bei vielen solchen Fonds stehen Aktien von Flughäfen und Flugzeugherstellern auf der Negativliste – ein Hinweis darauf, dass der heutige Luftverkehr kaum zukunftsfähig oder, im heutigen Sprachgebrauch, nicht nachhaltig ist. Nicht nachhaltig heisst: Der Luftverkehr beeinträchtigt sowohl das Wohlergehen der gegenwärtig lebenden Menschen als auch jenes zukünftiger Generationen, und dies unter Berücksichtigung von verschiedenen ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Aspekten.

Ökonomische Nachhaltigkeit geht weit über die rein betriebswirtschaftliche Sicht hinaus. Wie wir alle wissen, und vor der Pause in diversen Fraktionserklärungen gehört haben, steht es mit dem betriebs-

wirtschaftlichen Zustand des Luftverkehrs nicht zum Besten. Und dies wohlverstanden bei einem Wachstum des Luftverkehrs, welches alle zehn bis zwölf Jahre zu einer Verdoppelung der Flugbewegungen führt!

Von einer ökologischen Nachhaltigkeit ist ein solcher Luftverkehr weit entfernt. Übermässige Schadstoffbelastungen, übermässiger Fluglärm und übermässiger Ausstoss von Treibhausgasen belästigen und schädigen Mensch und Natur heute und in Zukunft. Dieser Luftverkehr schränkt die Lebensqualität breiter Bevölkerungskreise in immer grösserem Abstand zum Flughafen ein. Lebensqualität ist ein Element der Nachhaltigkeit aus gesellschaftlicher Sicht.

Ein weiterer wichtiger Bereich sind die Arbeitsplätze. Wenn wir die Nachhaltigkeit ernst nehmen wollen, müssen wir dafür sorgen, dass sich die Arbeitsmarktpolitik so bald wie möglich auf die Förderung von nachhaltigen Erwerbstätigkeiten einstellt. Auf längere Sicht ist nicht auszuschliessen, dass heutige Traumjobs nicht mehr zum Berufsangebot gehören werden. Um hier Härten und Existenzgefährdungen zu vermeiden, müssen die Weichen für einen menschen-, wirtschafts- und umweltverträglichen Luftverkehr richtig gestellt werden. Von diesem Zustand sind wir allerdings noch weit entfernt – ich erinnere Sie an die heutige Fraktionserklärung der Grünen.

Was heisst das nun hier und heute für den Flughafenfonds? Weil wir davon ausgehen müssen, dass uns die negativen Folgen des Flugverkehrs noch einige Zeit erhalten bleiben, müssen Massnahmen gegen diese Symptome vorhanden sein. Weil den Grünen Symptombekämpfung bekanntlich nicht reicht, braucht es ergänzend dazu Aktivitäten, um eine Ausrichtung des Flugverkehrs auf eine nachhaltige Mobilität zu bewirken. Das Motto dazu: «Um die Mobilität zu erhalten, muss der Verkehr beschränkt werden.» Dabei ist klar, dass im Sinne des Verursacherprinzips die Finanzen für solche Massnahmen möglichst von den Verursachern kommen müssen, also von denjenigen, die den Flugverkehr nutzen. Dazu gibt es erste schwache Ansätze.

Weil Kostenwahrheit im Grundsatz anerkannt ist, aber noch längst nicht erreicht wird, gibt es Verpflichtungen, die durch den Staat zu tragen sind. Der Regierungsrat will einen Fonds schaffen, der ganz allgemein zur Finanzierung der dem Staat zukommenden Aufgaben im Bereich Luftverkehr dienen soll. Für die Grünen ist diese Formulierung zu unbestimmt. Wir wollen einen Fonds, welcher ganz konkret den direkt vom Lärm und Gestank des Flugverkehrs betroffenen

Menschen zukommt. Darum werden wir in der Detailberatung verschiedene Änderungsanträge stellen, die dem Fonds eine klare Ausrichtung zu Gunsten der Bevölkerung in der Flughafenregion geben.

Luzia Lehmann (SP, Zürich): Anders als die eben beratene Vorlage lässt sich das Flughafenfondsgesetz tatsächlich verbessern. Gerade vor dem Hintergrund des Umfeldes in der Flughafenpolitik, das sich seit der Volksabstimmung ins Negative entwickelt hat. Ist es doch so, dass:

- erstens Regierung und Flughafen nie ein grösseres Glaubwürdigkeitsproblem gehabt haben als seit November 1999,
- zweitens die Verankerung des Verursacherprinzips im Flugverkehr noch nie von so verschiedenen Seiten so laut gefordert wurde,
- drittens die Wahrnehmung, dass die Regierung einseitig die Interessen des Flughafenhalters vertritt und sie über jene der Bevölkerung und der Flughafenregion stellt, weiter gewachsen ist und
- viertens die Gemeinden in der Flughafenregion immer lauter zu kritisieren begannen, dass sie bei den raumplanerischen Auswirkungen des Flugverkehrs nur mangelhafte Unterstützung von der Regierung erhalten, nur mangelhaft einbezogen werden, und dass sie die Lasten des Flugverkehrs für die Allgemeinheit gleichsam von Gott gegeben zu tragen hätten.

Angemessene politische Antworten der Regierung in diesem schwierigen Umfeld wären folgende gewesen: Die Regierung setzt sich als prioritäres Ziel, für Klarheit, Transparenz und Aufklärung zu sorgen und nicht nur davon zu reden. Die Regierung setzt mehr Zeichen, dass der Kanton nicht einseitige Interessenvertreterin der Flugverkehrslobby ist. Sie zeigt auf, wie das in der Bundesverfassung geforderte Verursacherprinzip umgesetzt werden könnte, wie also die vom Flugbetrieb verursachte Folgekosten auf Flughafenbetreiber und Fluggesellschaften überwälzt werden könnten.

Und was hat die Regierung seit der Abstimmung zur Flughafenprivatisierung und zuletzt mit dieser Vorlage zum Flughafenfondsgesetz getan?

Erstens: In Richtung Verursacherprinzip hat die Regierung nichts unternommen, auch in dieser Vorlage nicht. Im Gegenteil: Hier wird es noch zusätzlich vernebelt.

Zweitens: Die Regierung hat nichts unternommen, um in einem der vertracktesten Bereiche für die Flughafenregion für Klarheit und Aufklärung zu sorgen, nämlich die rechtliche Situation bezüglich materielles Enteignungsrecht auszuleuchten. Dieses Problem wird den Gemeinden der Region noch auf Jahre hinaus finanzielles und juristisches Ungemach bereiten. Die Regierung hat hier ihre Verantwortung nicht wahrgenommen und nicht einmal ein Gutachten erstellen lassen. Mit dem Ausarbeiten von Lärmkatastern ist es nicht getan. Dabei wäre die Raumplanung bestens geeignet für das nicht schöne, aber sinnvolle Wort Subsidiarität. Es ist doch nicht sinnvoll, wenn mehrere Gemeinden gleichzeitig teure juristische Gutachten in Auftrag geben und Beratung in Anspruch nehmen müssen, um Klarheit zu erlangen! Hier wäre die politische Ebene Kanton gefordert.

Stattdessen mussten wir uns in der Kommission und auch anderswo immer wieder anhören, dass man eben nicht wisse, wie das dann mit dem Enteignungs- und Regressrecht genau gehalten würde. Und stattdessen unterbreitete die Regierung mit der Vorlage zum Flughafenfondsgesetz letzten Frühling eine Reduktion auf die absolut eng gesehene finanztechnische Ebene. Sie nahm in die Vorlage nur Dinge auf, zu denen sie ohnehin schon gesetzlich verpflichtet war. Es wirkt deshalb langsam abgedroschen, wenn Regierungsrat Ruedi Jeker gerne wiederholt, Lastenausgleich für die Gemeinden sei schon okay, aber nicht hier, nicht so und nicht jetzt.

Dabei hat der Kanton mit seiner Aufsichtspflicht über den Flughafen auch die Pflicht, die Interessen der Bevölkerung und der Gemeinden wahrzunehmen. Im Klartext: Der Fondszweck muss für andere Lasten im Zusammenhang mit dem Flugverkehr geöffnet werden. Auch die Kommission sah hier Handlungsbedarf, nahm sie doch einen Antrag der SP zur A-Vorlage Paragraf 4 Absatz d einstimmig an. Wir haben damit die Rechtsgrundlage zur Unterstützung der Gemeinden für Aufwendungen im Bereich der Raumplanung wie der Anpassung der Zonenpläne geschaffen. An einem Anlass der Planungsgruppe Zürcher Unterland im Mai letzten Jahres, an dem Regierungsrätin Dorothee Fierz von den Gemeindevertretern stark unter Beschuss kam, führte sie an, es fehle dem Kanton die Rechtsgrundlage für eine derartige Unterstützung der Gemeinden. Wir können der Regierung hier auf die Sprünge helfen. Ihr selber mangelte es ja an Tatendrang.

Da die SP-Fraktion die Möglichkeit für Verbesserungen der Vorlage wahrnehmen will, ist sie für Eintreten.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Der Fondszweck sollte, nachdem die Stimmberechtigten dem Flughafengesetz zugestimmt haben, eigentlich klar und unbestritten sein, es sei denn, man wolle das Rad der Zeit zurückdrehen und den Flughafen wieder verschwinden lassen.

Zu Toni Püntener: Der 27. September 1927 war der Tag, an dem der Zürcher Regierungsrat dem Kantonsrat die Botschaft für ein Gesetz über die Förderung des Flugverkehrs im Kanton Zürich zukommen liess. Für den VCS müsste dieser Tag das richtige Verhinderungsdatum gewesen sein.

Dass ein Flughafen nicht nur positive Auswirkungen hat, ist jedem Interessierten klar. Für die Politik besteht somit ein Spannungsfeld zwischen den berechtigten Anliegen der Bevölkerung und den Anliegen des Wirtschaftsstandortes Zürich. Dieser Spezialfonds dient dem Kanton auch nach der Ausgliederung der Flughafendirektion Zürich dazu, seine Verantwortung im Bereich Flughafen und Luftverkehr wahrzunehmen. Der Flughafenspezialfonds soll im Sinne einer Vorsorgeeinrichtung geschaffen werden. Er wird durch eine einmalige Einlage von 300 Millionen Franken gespiesen. Der Regierungsrat handelt somit vorausschauend und pragmatisch auf eine der grössten Herausforderungen der mobilen Gesellschaft unserer Zeit.

Ich bitte Sie, diesem Flughafenfondsgesetz zuzustimmen und die Minderheitsanträge, wollen sie auch verlockend klingen, abzulehnen. Dieser Fonds soll zur Erfüllung seines Zwecks geschaffen werden und nicht zur Verhinderung, Verminderung und Beschränkung jeglicher Entwicklung.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP stimmt diesem Gesetz zu. Die Vorlage zum Flughafenfonds wurde eigentlich mit dem neuen Flughafengesetz eingefädelt. Streiten könnten wir höchstens noch ein bisschen über eine erweiterte Zweckbindung des Fonds oder über die Höhe der Einlagen. Bei dieser Vorlage hat das Bundesgericht einen Minderheitsantrag hinfällig gemacht, das wurde bereits erwähnt.

Der Regierungsrat hat einen Vorschlag für Rückgriffsansprüche der Gemeinden gemacht, der diesen etwas entgegenkommt, ohne die Planungshoheit zu ändern und ohne Automatismen zu schaffen. Ich verstehe aber alle Gemeindevertreter, denen dieser Vorschlag zu wenig weit geht und darum dem Vorschlag von Luzia Lehmann zustimmen.

Ich nehme es vorweg, da die Detailberatung meistens mit der Eintretensdebatte zusammenfällt: Die Minderheitsanträge können wir alleamt ablehnen.

Zu Toni Püntener: Mit Ihrem Minderheitsantrag zu Paragraf 1 könnten Sie eigentlich die Unique entlasten, und zwar bei formellen Ent eignungstatbeständen. Ihr Antrag hätte also fast karitativen Charakter. Entscheidender ist aber die Zweckbindung «Verhinderung, Verminderung und Beschränkung des Lärms ...» und so weiter. Das könnte alles beinhalten, beispielsweise das Leisten von Beiträgen an bessere Motoren, das totale Verursacherprinzip oder Ursachenbekämpfung durch Flugverbote.

Einen ähnlich karitativen Charakter könnte Ihr Minderheitsantrag zu Paragraf 4 haben, nämlich eine Entlastung der Aufgaben der Unique, die durch das Gesetz geschaffen wurden. Spannender wird Ihre Formulierung – da erwarte ich noch eine Auskunft von Ihnen – «die Schaffung von lärmgeschützten Aussenräumen in Naherholungsgebieten und Schulhäusern». Was verstehen Sie darunter? Meinen Sie damit Lärmschutzfenster vor den Nisthöhlen der Schwarzspechte oder die Einhausung von Spazierwegen? Letztlich könnte diese Zweckbindung die Einhausung des ganzen Kantons ermöglichen. Zum Brett vor dem Kopf käme noch ein Deckel über dem Kopf hinzu – buchstäblich schöne Aussichten!

Eine Illusion – das sage ich auch zur SP – müssen wir begraben: Wer versucht, mit dem Flughafenfonds das Flughafengesetz nachzubessern, muss zwangsläufig scheitern. Es ist schlicht nicht mehr möglich, auszulöffeln, was mit dem Flughafengesetz eingebrockt wurde. Eingebrockt, weil damals alle Alarmsignale übersehen wurden. Etwas Ähnliches haben wir auch heute wieder erlebt.

Eine Schlussbemerkung: Ich habe mehrmals erlebt, dass das Parlament vor dem Flughafen und der SAirGroup gekuscht hat, heute einmal mehr. Vor der Teilprivatisierung wurde unverhohlen gedroht, wenn man damit nicht vorwärts mache, gefährde man den Hub und riskiere damit, dass die Swissair nach Brüssel umziehe. Wir sollten uns jetzt endgültig nicht mehr unter Druck setzen lassen und keine Zeit für Vorleistungen mehr aufwenden. Es bliebe dadurch mehr Zeit, den Leistungsausweis des Swissair-Verwaltungsrates zu studieren.

Gaston Guex (FDP, Zumikon): Die FDP-Fraktion unterstützt den Kommissionsantrag und lehnt die Minderheitsanträge entschieden ab. Gestatten Sie mir, zu zwei Minderheitsanträgen Stellung zu nehmen.

Zu den Ausgleichsentschädigungen: Die von der Kommission vorgeschlagene Lösung ist zweckmässig und kontrollierbar, was die Auswirkungen und vor allem die Umsetzung anbelangt. Würde man dem Minderheitsantrag folgen, würde das nach folgendem Prinzip funktionieren: Die Gemeinden entscheiden – der Kanton bezahlt.

Zur weiteren Mittelverwendung: Durch den Bundesgerichtsentscheid ist diese Angelegenheit erledigt. Wir brauchen keine weiter gehenden gesetzliche Bestimmungen.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Ich erachte dieses Flughafenfondsgesetz grundsätzlich als tauglich. Tauglich ist es dafür, dass mit diesen 300 Millionen Franken, die da eingelegt werden sollen, all jene Kosten bezahlt werden, für die es eine rechtliche Grundlage gibt. Das Schaffen von weiteren rechtlichen Grundlagen, wie dies in den Minderheitsanträgen angebeht wird, lehne ich ab.

Es ist immer von diesen 300 Millionen Franken die Rede und es wird gesagt, dass dies der Verkaufserlös sei. Das ist nur die halbe Wahrheit. Die ganze Wahrheit ist, dass es sich bei diesen 300 Millionen Franken um rückfliessende Steuergelder handelt. In den 50 Jahren, in denen das Zürcher Volk Eigentümer dieses Flughafens war, haben die Steuerzahlenden insgesamt über sechs Volksabstimmungen und Dutzende von Kantonsratsbeschlüssen 1,5 Milliarden Franken in diesen Flughafen investiert.

Vor gut einem Jahr ist der Flughafen privatisiert und neu bewertet worden. Dabei ist herausgekommen, dass die 78 Prozent Anteile des Kantons Zürich noch ganze 800 Millionen Franken wert sind. Mit der Privatisierung – Simalabim – ist also das Volksvermögen um praktisch die Hälfte reduziert worden. Und von dieser Hälfte müssen wir jetzt 300 Millionen Franken in den Flughafenfonds einlegen. Wir dürfen diesen Fonds nicht mit weiteren Begehrlichkeiten belasten, denn er muss unter anderem dazu herhalten, so genannte Arbitrage-Käufe zu tätigen, also diejenigen Aktien aufzukaufen, die bis Ende Mai nicht verkauft werden können. Sie wissen, dass wir bis Ende Mai das Aktienkapital auf unter 50 Prozent abbauen müssen, das ist eine gesetzliche Vorschrift. Der Markt läuft für die Flughafenaktien ganz, ganz gemächlich. Zudem sind unsere Flughafenaktien vinkuliert, was

sie weniger interessant macht. Wir müssen sehr schnell verkaufen; darauf reagiert der Markt mit Preisdruck. Einen Franken Aktienkursverlust bedeutet für den Kanton Zürich einen Verlust in der Höhe von sieben bis acht Millionen Franken. Zur Zeit sinkt die Flughafenaktie um einen Franken in der Woche. Wir verlieren also jede Woche sieben bis acht Millionen Franken.

Ich möchte noch etwas zum Verursacherprinzip sagen, das wir alle immer so hochhalten. Ich kann nicht einsehen, weshalb von Grüner Seite jetzt Anträge kommen, über den Flughafenfonds müssten ökologische Erfordernisse abgedeckt werden. Das heisst doch nichts anderes, als dass die lärmgeplagte Bevölkerung nicht nur den Lärm zu goutieren hat, sondern obendrein für diesen Lärm auch noch mit ihren Steuergeldern bezahlen muss. Wenn schon jemand für Lärmschutzmassnahmen und so weiter zur Kasse gebeten werden muss, dann ist das doch wohl der Flughafen und nicht der Steuerzahler!

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag Toni W. Püntener:

§ 1. Es wird ein Spezialfonds geschaffen zur Finanzierung der dem Staat zukommenden bestehenden und voraussehbaren Verpflichtungen zum Schutz der Bevölkerung und des natürlichen Lebensraums vor den lästigen, schädlichen oder dauerhaft schädigenden Auswirkungen aus dem Betrieb des Flughafens. Die Mittel des Fonds werden verwendet für die Realisierung von Massnahmen zur Verhinderung, Verminderung und Beschränkung des Lärms, des Ausstosses von Schadstoffen und Treibhausgasen und anderer sich aus dem Betrieb des Flughafens ergebender Immissionen.

Esther Arnet (SP, Dietikon): Der Minderheitsantrag möchte den Fondszweck neu formulieren und ausweiten. Die Mehrheit der KEVU unterstützt den Antrag nicht, weil dessen Auswirkungen nicht abgeschätzt werden können.

Toni W. Püntener (Grüne, Zürich): Bei der Vorlage zur Aufhebung des Fluglärmfonds habe ich festgehalten, dass die Ziele des Fluglärmggesetzes noch nicht erreicht sind. Für meinen Minderheitsantrag habe ich deshalb die Zielsetzungen dieses Gesetzes wieder aufgenommen und ganz leicht modifiziert. Daher rührt die vielleicht etwas umständliche sprachliche Formulierung.

Der Schutz der Bevölkerung und des natürlichen Lebensraums vor den lästigen, schädlichen oder dauerhaft schädigenden Auswirkungen aus dem Betrieb des Flughafens hat für die Grünen oberste Priorität. Dies wollen wir bereits beim Fondszweck festgehalten haben. Der Staat tat und tut viel zu viel zur Förderung des Luftverkehrs. Da ist es nichts als recht, wenn wir mit einem Teil des Privatisierungserlöses ein paar sanfte Akzente zu Gunsten der Bevölkerung setzen. Dies gerade auch darum, weil es sich eben um Volksvermögen handelt.

Willy Germann hat meine Minderheitsanträge als Karikaturen bezeichnet. Das kann ja nur bedeuten, dass ich damit auf zentrale Fragestellungen gestossen bin. Wir haben minimale gesetzliche Vorgaben, die eine ganz sanfte Kostenbeteiligung der Lärm- und Gestankverursacher bringt. Nur reicht dies bei Weitem nicht aus, um den Schutz der Bevölkerung und des Lebensraums sicherzustellen. Solange die Kostenwahrheit nicht eingehalten ist, brauchen wir im Interesse der Bevölkerung Mittel, um die Symptome zu bekämpfen. Ich habe schon vorhin gesagt, dass dies nicht unbedingt der Kernpolitik von uns Grünen entspricht. Hier leiden aber Tausende von Menschen unter dem Flugverkehr. Darum müssen wir Mindestvorgaben einhalten, die über das Gesetz hinausgehen.

Willy Germann hat mich nach konkreten Massnahmen gefragt und versucht, den Schutz des Aussenraums lächerlich zu machen. In der Flughafenregion gibt es eine ganze Reihe von Schulhausplätzen, auf denen Kinder ihre Pausen verbringen. Ich empfehle Ihnen dringend, einen solchen Schulhausplatz einmal während einer Pause zu besuchen. Dann werden Sie verstehen, was ich mit diesem Antrag meine. Wir brauchen doch einen Schutz für diese Kinder! Ich denke immer an die Aussagen, die Regierungsrat Ernst Buschor jeweils macht. Er

will die kognitiven Fähigkeiten fördern. Es ist klar erwiesen, dass Fluglärm in dieser Grössenordnung die kognitiven Fähigkeiten der Kinder – und natürlich der Erwachsenen – beeinträchtigt. Um diesen Kindern eine Zukunft zu ermöglichen, brauchen wir wirklich geschützte Aussenräume. Ich weiss nicht, wie das geht, denn ich kenne die technischen Lösungen nicht.

Für einen nachhaltigen Luftverkehr brauchen wir weniger Flugbewegungen und ganz klare Schritte in diese Richtung. Vielleicht können wir die Mittel des Flughafenfonds dafür verwenden, dass weniger geflogen werden muss. Damit würden wir einen grossen Gewinn für die Region und die Menschen erzielen.

Ich ersuche Sie daher, meine Minderheitsanträge zu unterstützen.

Luzia Lehmann (SP, Zürich): Die Absicht hinter diesem Minderheitsantrag ist zwar loblich. Gemäss diesem Antrag wäre mehr zum Schutz der Bevölkerung und des natürlichen Lebensraums vor den lästigen, schädlichen oder dauerhaft schädigenden Auswirkungen aus dem Betrieb des Flughafens zu tun. Es macht jedoch aus Sicht der SP-Fraktion wenig Sinn, die Aufsichtspflichten des Kantons auszuklammern. Wenn schon ein Flughafenfonds und ein neues Gesetz, dann soll Transparenz bezüglich der dem Kanton erwachsenden Kosten ausgewiesen werden. Verbleibende Ausgaben, die auf den Flugbetrieb und dessen Auswirkungen zurückzuführen sind, sollen transparent gemacht werden und gehören hier hinein.

Wir werden diesen Antrag nicht unterstützen.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag Toni Püntener mit 78 : 11 Stimmen ab.

§ 2.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 3.

Minderheitsantrag Luzia Lehmann und Toni W. Püntener:

§ 3. Entschädigungsansprüche aus materieller Enteignung, die ihren Grund im Betrieb des Flughafens haben und vom Kanton oder von

den Gemeinden beglichen werden müssen, werden aus dem Fonds abgegolten.

Die Abgeltung aus dem Fonds setzt voraus, dass die Verpflichtung des Kantons oder der Gemeinden gemäss Absatz 1 grundsätzlich und grundstückbezogen in der Grössenordnung durch ein gerichtliches Urteil oder durch Vertrag festgelegt wird.

Esther Arnet (SP, Dietikon): Die Kommission beantragt Ihnen mehrheitlich, Absatz 1 zu ändern und Absatz 3 neu hinzuzufügen. In der Kommission kam ein klarer Wille zur Unterstützung der Gemeinden zum Ausdruck. Die in der A-Vorlage beantragte Formulierung entspricht dem Vorschlag der Fachstelle Flughafen und Luftverkehr und wurde vom Regierungsrat übernommen. Mit der Genehmigung des Kommissionsantrags, der den ursprünglichen Regierungsantrag ersetzt, wird der Fonds für Regressansprüche der Gemeinden geöffnet. Er stellt einen Mittelweg zum Minderheitsantrag von Luzia Lehmann und Toni Püntener dar. Dieser will, dass auch sämtliche Entschädigungsansprüche, die von den Gemeinden beglichen werden müssen, aus dem Fonds finanziert werden, sofern diese gerichtlich oder vertraglich dazu verpflichtet sind.

Der Mehrheit der Kommission geht dieser Antrag zu weit. Die KEVU beantragt Ihnen daher, den Minderheitsantrag abzulehnen und dem Antrag der Kommission zuzustimmen. Der Antrag des Regierungsrates wurde zu Gunsten des Kommissionsantrags zurückgezogen.

Luzia Lehmann (SP, Zürich): Ich spreche für eine Mehrheit der Fraktion, Peter Stirnemann wird den Standpunkt der Minderheit vertreten. Bei der Privatisierungsdebatte wollte die SP-Fraktion das Verursacherprinzip durchsetzen. Alle Entschädigungsforderungen sollten vom Flughafenhalter bezahlt werden, da nur er die Kosten direkt auf den Flughafenbenützer überwälzen kann. Bei den materiellen Entschädigungsansprüchen drangen wir leider bei der bürgerlichen Mehrheit nicht durch.

Die Regierung vernebelt nun auch mit der Vorlage zum Flughafenfondsgesetz das Verursacherprinzip. Es ist sicher nicht verursachergerecht, Entschädigungsforderungen inklusive Ausgaben für Prozesse den Gemeinden zu überlassen. Regierungsrat Ruedi Jeker war schon in der ersten Lesung gegen diesen SP-Antrag. Von Anfang an vertrat er den Standpunkt, dass die Gemeinden sich selbst aus dem raumpla-

nerischen Sumpf herausziehen sollten. So ganz wohl war es ihm dann doch nicht dabei, legte er doch in letzter Minute einen so genannten Kompromissvorschlag vor, der den Gemeinden unter die Arme zu greifen scheint. Die Kommissionsmehrheit folgte ihm dabei, obwohl etwelche Unsicherheit bezüglich der Bedeutung und der Situation der Gemeinden in diesem Bereich bestand. In Tat und Wahrheit ist dies ein Scheinkompromiss.

Was macht Paragraph 3, wie er in der A-Vorlage steht, zum Scheinkompromiss und was spricht demzufolge für den Minderheitsantrag? Seit der Abstimmung über die Privatisierung im November 1999 wissen wir um die juristischen Unsicherheiten in diesem Bereich. Wie ich in der Eintretensdebatte gesagt habe, hat es die Regierung versäumt, Rechtssicherheit auf diesem Gebiet zu schaffen. Einigkeit besteht heute bei folgenden Tatsachen: Private werden für Entschädigungsansprüche aus materieller Enteignung die Gemeinden belangen müssen. Auf Grund der spärlichen Literatur und mangels Regressprozessen ist unklar, ob die Gemeinden auf Flughafenhalter oder Bund Rückgriff nehmen können. Am wahrscheinlichsten ist, dass die Gemeinden Rückgriff auf den Kanton nehmen müssen, da dieser die Richtplanung auf Grund des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) anpassen muss und also Auslöser der Richtplanänderung ist.

Paragraph 3 ist deshalb eine Scheinlösung für die Gemeinden. Er bietet den Gemeinden für Rückgriffe auf Flughafenhalter und Bund Hilfe an, eine Hilfe, welche die Gemeinden wohl gar nicht in Anspruch nehmen können, weil dieser Rückgriff gar nicht möglich sein wird. Beim wahrscheinlichsten Fall, nämlich beim Rückgriff auf den Kanton, steht weit und breit nichts von Hilfe für die Gemeinden. Hilfsbereitschaft nur vorzuspiegeln, halte ich für zynisch.

Der Regierungsrat bekämpft den Minderheitsantrag zu Paragraph 3, indem er sich hinter juristischem Fachvokabular verbarrikadiert. Bei komplizierten Themen ist das leider häufig eine erfolgreiche Strategie. Ich werde deshalb im Folgenden auf die Gegenargumente von Regierungsrat Ruedi Jeker zum Minderheitsantrag eingehen. Diese lauten: Verantwortung und Kompetenz dürfen nicht auf zwei Ebenen verteilt werden, kein Automatismus und keine Umkehrung der Zahlungspflicht der Planungsträger Kanton und Gemeinden.

Die Kritik, dass mit dem Minderheitsantrag Kompetenz und Verantwortung in der Raumplanung nicht mehr auf der selben Ebene wären, ist besonders perfid, weil weder politisch noch juristisch völlig ehr-

lich. De iure mag die Kompetenz bei den Gemeinden liegen, de facto ist die Kompetenz betreffend Flugverkehr jedoch beim Kanton oder allenfalls beim Bund. Was nützt den Gemeinden die Kompetenz zur Erlassung von Zonenplänen und Nutzungsplanungen, wenn es nur um den automatischen Nachvollzug von in Bern festgelegten Lärmgrenzwerten und in Zürich festgelegten Lärmzonenkatastern geht? Von echter Kompetenz keine Spur! Im Gegenteil, und das ist das Perfide an der Sache: Der Kanton ist erstens bis Ende Mai noch Konzessionsinhaber und nachher im Verwaltungsrat der Konzessionsinhaberin des Flughafens, also für die Auswirkungen des Flugverkehrs verantwortlich. Zweitens hat der Kanton die raumplanerische Oberaufsicht und damit Verantwortung über den Richtplan. Es gilt also: Raumplanerische Versäumnisse der Gemeinden sind Versäumnisse des Kantons. Es ist deshalb unverständlich, wenn der Kanton sich hier aus seiner Verantwortung stehlen will und die Gemeinden langwierigen Prozessen überlässt.

Mit dem Argument, dass die Kongruenz von Kompetenz und Verantwortung beim Minderheitsantrag nicht gewährleistet sei, unterschlägt Regierungsrat Ruedi Jeker, dass es eine juristische Lösung gibt. Analog zu Streitverkündung und Prozessübernahme in zivilrechtlichen Prozessen kann die Kongruenz von Kompetenz und Verantwortung auch in verwaltungsrechtlichen Prozessen erhalten bleiben. Auf unserer Situation übertragen hiesse das Folgendes: Die Gemeinden bieten der Regierung die Prozessübernahme an. So lägen Kompetenz und Verantwortung schön sauber beim Kanton, und dann ist auch die Umkehrung der Zahlungspflicht völlig angebracht.

Der geschilderte Sachverhalt spricht geradezu für den Automatismus im Minderheitsantrag. Dies einerseits, weil der Kanton für die Probleme mitverantwortlich ist, und andererseits, weil der Kanton am ehesten Rückgriff auf Unique nehmen kann. Und Unique ist ja der Verursacher all dieser Kosten. So ist die Chance am grössten, dass nicht die Steuerzahler die Geprellten sind.

Der Kanton ist mit den 300 Millionen Franken im Fonds fein raus und wird für raumplanerische Fehler politisch nicht zur Rechenschaft gezogen. Er bedient sich einfach aus dem Fonds. Die Gemeinden haben keinen Zugang zum Geldtopf, aber hohe Folgekosten für Rechtsvertretungen, Verfahrenskosten, Entschädigungsansprüche, Parteientzündungen und so weiter.

Mit dem Minderheitsantrag zu Paragraf 4 tun wir zwei Dinge: Wir verlangen vom Kanton die Durchsetzung von mehr Verursacherprinzip und wir fordern vom Kanton, dass er für die raumplanerischen Konsequenzen seiner Flughafenpolitik Verantwortung übernimmt.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Werner Bosshard (SVP, Rümlang): Luzia Lehmann hat soeben mit Engelszungen ihren Minderheitsantrag begründet und ich kann Ihnen sagen, dass ich jedes Wort unterstütze. Als Finanzvorstand einer Flughafengemeinde kann mich der Kompromissvorschlag, der in die Vorlage eingeflossen ist, nicht befriedigen. Wenn die Gemeinden auf Grund kantonaler Vorgaben Baubewilligungen verweigern oder Umzonungen in wertvermindernder Art vornehmen müssen, werden zuerst einmal die Gemeinden auf Schadenersatz belangt. Genau dafür sollte der Fonds ohne Wenn und Aber da sein.

Wie sieht das in der Praxis aus? Der betroffene Grundeigentümer wird, wenn er Recht bekommt, entschädigt. Ist es denn richtig, dass er mit Steuergeldern seiner in der gleichen Gemeinde wohnenden Nachbarn entschädigt wird, die genau wie er den Immissionen des Flughafens ausgesetzt sind? Oder wäre es nicht richtig, er würde wenn schon aus Steuergeldern aller Zürcher, von Hirzel bis Feuerthalen, entschädigt?

Missbräuche, wie sie Regierungsrat Ruedi Jeker befürchtet, sind gemäss Paragraf 5 nicht zu erwarten. Dieser lautet nämlich: «Über die Mittel des Fonds verfügt im Namen der gesetzlichen Zweckbestimmung der Regierungsrat.» Die Gemeinden müssten sich ja rückversichern, wenn sie irgendwelche Abkommen mit betroffenen Grundeigentümern treffen, damit der Regierungsrat hinter ihnen stehen würde.

Ich werde also dem Minderheitsantrag von Luzia Lehmann zustimmen, zusammen mit einer gescheiterten Minderheit der SVP-Fraktion.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Sie haben die Argumente zum Minderheitsantrag betreffend Abgeltungen aus dem Fonds gehört. Das Bemühen darum, die vom Fluglärm geplagten Gemeinden und deren Bevölkerung von zusätzlichen finanziellen Belastungen im Zusammenhang mit solchen Entschädigungsforderungen zu entlasten, ist achtenswert. Ob allerdings der Fluglärmfonds dafür herhalten soll und

darf, darüber gehen die Meinungen in der SP-Fraktion und bei unseren KEVU-Mitgliedern auseinander.

Zu Beginn der Beratungen in der KEVU und in Bezug auf die ursprüngliche Fassung der regierungsrätlichen Vorlage zu Paragraf 3 war die SP-Delegation übereinstimmender Meinung zu diesem Minderheitsantrag. Es geht ja um die Ergänzung des Textes um den Zusatz «oder der Gemeinden». Die Diskussion in der Kommission und dann auch in der Fraktion kam bei der Frage auf, ob es richtig sei, im Flughafenfondsgesetz ein Entschädigungsanspruch für die Begleichung aus materiellen Enteignungen auch für Gemeinden schlechthin, genauso wie für den Kanton, festzuschreiben. Das wurde dann von der Mehrheit der Kommission und der SP-KEVU-Delegation verneint. Das Fondsgeld stammt aus dem Buchgewinn, der aus der Ver selbstständigkeit des Flughafens erwächst und ist ein Rückfluss aus allgemeinen Steuermitteln des Kantons und somit der Bevölkerung. Diese Mittel sind im Lauf der Jahre, in denen der Kanton beteiligt war, in den Flughafen gesteckt worden. Es ist daher richtig, dass Fondsgelder für Entschädigungsforderungen verwendet werden, die dem Kanton als Ganzes erwachsen.

Nicht richtig hingegen ist – und daran wurde Anstoss genommen –, dass gemäss Minderheitsantrag einzelne Gemeinden entschädigt werden sollen, die entgegen dem Willen des Kantons, das heisst entgegen den Festsetzungen im behördenverbindlichen Richtplan aus dem Jahr 1995, Einzonungen in Gebieten vorgenommen haben, die im Bereich des Flugbetriebs liegen. Es stellt sich die Frage, ob das raumplanerische Versäumnisse waren. Der Kanton hat damals ja genau darauf Rücksicht genommen und bestimmte Gebiete von Einzonungen ausschliessen wollen. Flugschneisen sind im Richtplan festgelegt. In diesen Bereichen haben Gemeinden mit Hilfe des Bundesgerichts Einzonungen durchsetzen und Planungsgewinne einstreichen können. Wenn nun diese Gebiete auf Grund der heutigen Situation wieder ausgezont werden müssen, können diese Gemeinden gemäss Minderheitsantrag von Luzia Lehmann aus diesem Fonds Entschädigungen fordern – das geht eindeutig nicht! Dafür müssten die Planungsgewinne, die eingestrichen worden sind, verwendet werden, beziehungsweise man müsste die Flughafengesellschaft hier in die Pflicht nehmen.

Auf der anderen Seite können und wollen wir uns einer gewissen Solidarität mit den vom Flugbetrieb betroffenen Gemeinden nicht ver-

schliessen. Auf unsere Anregung hin haben die Sachverständigen der Volkswirtschaftsdirektion die vorliegende Version von Paragraf 3 ausgearbeitet, die von der Mehrheit der Kommission getragen wird. Zum Einen können Rückgriffsansprüche von Gemeinden an den Kanton aus dem Fonds beglichen werden. Zum Andern soll der Kanton die Gemeinden in Verfahren gegen den Flughafenhalter oder gegen den Bund unterstützen können, indem er die Verfahrenskosten trägt; das ist richtig. Wir verstehen das als solidarische Leistung, die der Kanton den Gemeinden ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Ich denke, dass es hier um den Kernparagrafen dieses Gesetzes geht. Das Problem ist nicht neu. Entstanden ist es auf Grund eines Fehlers im Flughafengesetz, das in diesem Rat geschaffen wurde, vor allem mit den Mehrheiten von FDP und SVP. Mit dem Verzicht auf die Belastung der materiellen Enteignungstatbestände zu Lasten des Flughafenhalters und der Beschränkung auf die formellen Enteignungen haben Sie unter Führung von Lukas Briner und auf Druck der Flughafen- und der Airlinelobby aus der Kommission diesen falschen Entscheid getroffen. Einige Ihrer Mitglieder haben das in der Beratung noch gemerkt, trotzdem hat es nicht gereicht.

Jetzt treffen die Folgen eben ein und es zeichnet sich ab, dass neben den Privaten auch die Gemeinden zum Handkuss kommen sollen und vielleicht dann am Schluss der Kanton. Der Kanton hat jetzt für seine Folgekosten aus der materiellen Enteignung 300 Millionen Franken aus dem Fonds zur Verfügung. Diese Mittel stammen aus einem Gewinn, der vielleicht kommt, nämlich dem Gewinn aus dem Verkauf der Flughafenaktien. Er soll zweckgebunden wieder eingesetzt werden, um Schädigungen aus dem Luftverkehr zu finanzieren.

Die Gemeinden aber müssen das Ganze aus allgemeinen Steuermitteln tragen. Das Argument, dass die Gemeinden selber schuld seien, sticht nicht. Der Kanton trägt hier eine grosse Mitschuld. Er hat die raumplanerischen Fehler, welche die Gemeinden tatsächlich begangen haben, gestützt. Eigentlich hätte er diese Raumplanungen nicht genehmigen dürfen. Hier wurden in den letzten Jahren auf beiden Seiten Fehler begangen. Heute sind sowohl klassenkämpferische Argumente als auch formelle Kompetenzfragen fehl am Platz.

Meine Damen und Herren Gemeindevertreter: Heute können Sie wenigstens noch etwas korrigieren, das Sie beim Flughafengesetz verschlafen haben. Das einzig Richtige können wir nicht mehr tun, näm-

lich den Flughafenhalter oder die Airline zur Kasse bitten. Aber wenigstens können wir sicherstellen, dass Gemeinden und Kanton gleich lange Spiesse erhalten und dass Entschädigungen, die bezahlt werden müssen und rechtsgültig sind, aus diesem Fonds beglichen werden, und zwar auch solche, die von Gemeinden gefordert werden.

Ich bitte Sie, heute als Gemeindevertreter zu stimmen und nicht erst morgen zu jammern, wenn die Kosten auf die Gemeinden zukommen. Anstatt später mit teuren PR-Aktionen Ihrem Volk weismachen zu wollen, Sie würden sich engagieren und dafür sorgen, dass alles gut kommt, müssen Sie jetzt für Ihre Gemeinden eintreten. Heute haben Sie noch eine kleine Gelegenheit, eine minimale Korrektur an einem bereits begangenen Fehler vorzunehmen, indem Sie auf wenigstens einigermaßen gleiche Spiesse setzen.

Ich bitte Sie, diesem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Dem Staat obliegt die Aufsicht und auch eine Zahlungsverpflichtung in unbekannter Höhe aus materieller Enteignung auf Grund von Rückgriffsansprüchen der Gemeinden wegen raumplanerischer Massnahmen im Zusammenhang mit der Fluglärmbelastung. Dass der Kanton bei den Rückgriffsansprüchen der Gemeinden nicht Hilfeleistungen als Kläger erbringen und im Objekt des Beklagten vertreten sein kann, dürfte einleuchten. Die Gemeinden könnten ansonsten Verfahren anstreben und würden die Kosten in jedem Fall – auch bei einem Vergleich oder einer sonstigen Einigung – dem Kanton übertragen. Der Kanton müsste immer bezahlen.

Ich bitte Sie darum, zusammen mit einer bescheidenen Mehrheit der SVP-Fraktion den Kommissionsantrag zu unterstützen.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag Luzia Lehmann und Toni W. Püntener mit 78 : 44 Stimmen ab.

§ 4.

Ratspräsident Hans Rutschmann: Zu Paragraf 4 liegen zwei Minderheitsanträge vor. Derjenige von Luzia Lehmann und Mitunterzeichnenden wurde allerdings zurückgezogen.

Minderheitsantrag Toni W. Püntener:

§ 4. *Im Weiteren werden die Mittel des Fonds verwendet für*

- a) die Förderung von über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehenden baulichen Schallschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden und die Schaffung von lärmgeschützten Aussenräumen in Naherholungsgebieten und bei Schulhäusern,*
- b) die Förderung von technischen Massnahmen zur direkten und indirekten Realisierung des Fondszwecks.*

Esther Arnet (SP, Dietikon): Der verbleibende Minderheitsantrag von Toni Püntener zu Paragraf 4 möchte diesen gänzlich neu formulieren. Weitere Mittel sollen insbesondere für bauliche Schallschutzmassnahmen an Gebäuden und für die Schaffung von lärmgeschützten Aussenräumen verwendet werden. Auf die im regierungsrätlichen Antrag aufgeführten Mittelverwendungen möchte der Antragsteller verzichten. Die Kommissionsmehrheit lehnt diesen Antrag ab, weil er ihr mindestens in Teilbereichen als nicht realistisch erscheint.

Die Mehrheit der KEVU beantragt Ihnen also, Paragraf 4 entsprechend dem Antrag der Regierung gutzuheissen.

Toni W. Püntener (Grüne, Zürich): Dieser Minderheitsantrag ist ein Folgeantrag zu jenem zu Paragraf 1. Die Mittelverwendung in Paragraf 4 ist für mich nach wie vor unzweckmässig und nicht im Interesse der Bevölkerung. Da wir bei der Abstimmung über Paragraf 1 bereits indirekt auch über diesen Minderheitsantrag abgestimmt haben, ziehe ich ihn zurück.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): In Absatz a heisst es, weitere Mittel würden für den Erwerb von Aktien der Flughafen AG verwendet, wenn dies nötig sei, um die gesetzliche Mindestbeteiligung des Kantons zu gewährleisten. Eine Bemerkung dazu: Diese Bestimmung ist für uns sehr unglücklich. Ich gehe aber davon aus und möchte dies auch zuhanden des Protokolls festhalten, dass es sich hier nur um minimale Beträge aus dem Fonds handeln kann. Meiner Meinung nach

dürfen niemals mehr als 10 Prozent dieser 300 Millionen Franken für eine solche Aktion ausgegeben werden.

Regierungsrat Ruedi Jeker: Ich möchte mich für diese sachliche Diskussion bedanken. Es hat einige Ausnahmen gegeben, die aber nach meinem Dafürhalten verfehlt sind. Sie wissen, dass Volkswirtschaftsdirektion und Regierungsrat seit mindestens zwei Jahren eine klare Flughafenpolitik betreiben. Selbstverständlich geht es darum, diese mit den Bedürfnissen der Volkswirtschaftspolitik in Einklang zu bringen. In diesem Sinn bin ich auch der Kommission sehr dankbar für diese intensive Diskussion, die ihr Ziel durch Verbesserungen erreicht hat.

Ich bitte Sie, auch Paragraph 4 in der Kommissionsfassung zuzustimmen.

Ratspräsident Hans Rutschmann: Die beiden Minderheitsanträge sind zurückgezogen worden, Paragraph 4 ist damit gemäss Antrag der Kommission genehmigt.

§§ 5 und 6

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Hans Rutschmann: Damit ist die Vorlage in erster Lesung durchberaten und geht an den Redaktionsausschuss. Die Schlussabstimmung wird im Anschluss an die Redaktionslesung durchgeführt. Diese findet in der Regel vier Wochen nach Beendigung der ersten Beratung statt.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Ergänzung des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (§ 20)

Postulat Peter Stirnemann (SP, Zürich) und Hansruedi Schmid (SP, Richterswil) vom 15. Mai 2000

KR-Nr. 183/2000, RRB-Nr. 1354/29. August 2000 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, im Rahmen der anstehenden Revision des Personenverkehrsgesetzes (PVG) zu prüfen, wie § 20 zu ergänzen, das heisst zu liberalisieren sei, damit Gemeinden beziehungsweise Transportunternehmen für eine zeitlich begrenzte Einführungsphase eines neuen Ortsbus-Betriebes beziehungsweise -Linien im Einvernehmen mit dem ZVV Fahrpreise erheben können, die von den offiziellen ZVV-Tarifen abweichen.

Begründung:

Gemäss § 20 PVG sind Transportunternehmen und Gemeinden berechtigt, über das Verbundangebot hinaus zusätzliche Verkehrsleistungen (insbesondere Linien) einzuführen. Allerdings zum Verbundtarif. Die ungedeckten Kosten haben die Gemeinden zu tragen. Dies führt oft dazu, dass solche Angebote, obwohl von der Bevölkerung gewünscht, von den Gemeinden nicht eingeführt werden. Somit wird solchen Anliegen auch nicht die Chance gegeben, die konkrete Akzeptanz in der Praxis zu testen.

Es ist den Gemeinden beziehungsweise Transportunternehmen zu gestatten, während einer zu vereinbarenden Einführungsphase für neue Ortsbus-Linien beziehungsweise -Betriebe, sofern diese nicht von Anfang an in das ZVV-Angebot aufgenommen werden, zwecks besserer Kostendeckung Fahrpreise zu erheben, die vom ZVV-Tarif abweichen. Bei Übernahme solcher Linien in das Verbundangebot werden die Sondertarife aufgehoben.

Das Anliegen ist zu prüfen im Rahmen der anstehenden Totalrevision des PVG, wozu der Kantonsrat den Regierungsrat mit Überweisung der Motion KR-Nr. 143/1998 am 25. Januar 1999 beauftragt hat.

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

Gemäss § 11 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) sorgt der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) sowohl für ein koordiniertes, auf wirtschaftliche Grundsätze ausgerichtetes, freizügig benutzbares Verkehrsangebot als auch für eine einheitliche Tarifstruktur. Dieser Zweckartikel hat seinen Ursprung darin, dass mit der Einführung des ZVV die Schwachstellen im öffentlichen Verkehr ausgemerzt werden sollten. Zu diesen hauptsächlich Schwachstellen gehörten neben dem Angebot und der Finanzierung auch die damals geltenden unterschiedlichen Tarife. Vor der Einfüh-

rung des ZVV hatte in der Regel jedes Transportunternehmen verschiedene Fahrausweissortimente und Tarife. Für Fahrgäste, die auf unterschiedliche Transportmittel angewiesen waren, gestaltete sich die Benützung des öffentlichen Verkehrs ausserordentlich umständlich. Abgesehen von Fahrplänen, die nicht aufeinander abgestimmt waren, mussten die Kundinnen und Kunden oft für jedes Verkehrsmittel einen besonderen Fahrschein lösen. Dem Gesetzgeber war es deshalb ein zentrales Anliegen, diesen unbefriedigenden Zustand durch die Einführung eines einheitlichen Tarifsystems aufzuheben. An diesem Leitgedanken hat der Gesetzgeber auch in § 20 PVG konsequent festgehalten. Gemäss dieser Bestimmung sind Transportunternehmen und Gemeinden zwar berechtigt, über das Verbundangebot hinaus zusätzliche Linien und Fahrplanverdichtungen einzuführen, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass diese zum Verbundtarif angeboten werden. Leistungen nach § 20 PVG fügen sich damit widerspruchsfrei in den gesetzlichen Auftrag und die Forderung nach einer einheitlichen Tarifstruktur ein.

Die Verwirklichung dieses einheitlichen, auf allen Linien des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich gültigen Tarifsystems gehört zu den bedeutendsten Errungenschaften des ZVV und zu den tragenden Säulen seines Erfolges. Es gilt auch international als vorbildlich und hat dadurch zur Auszeichnung des modernen Mobilitätsmanagements des ZVV durch die EXPO 2000 Hannover beigetragen. Kundinnen und Kunden können dank einheitlichem Zonentarif innerhalb der gelösten Zone alle öffentlichen Verkehrsmittel mit nur einem Fahrschein benutzen. Dadurch wird der Zugang zum öffentlichen Verkehr spürbar erleichtert und die Benutzerfreundlichkeit erheblich gesteigert. Hinzu kommt, dass der Zonentarif wegen seiner kundenfreundlichen Ausgestaltung zu einem elementaren Bestandteil der Massnahmen zur Kundenbindung und zur Kundengewinnung geworden ist. Im Rahmen des strategischen Marketings wird dieser wichtige Kundennutzen deshalb immer wieder deutlich hervorgehoben, so auch in der laufenden Kampagne, die mit der Formel «Ein Ticket für alles» das einheitliche Tarifsysteem einprägsam umschreibt.

Die Einheitlichkeit des Tarifsystems ist aus diesen Gründen auch in Zukunft weiterhin gezielt zu fördern und soll auch durch die Totalrevision des PVG nicht gefährdet werden. Massnahmen, die diesem Leitgedanken zuwiderlaufen, sind zu vermeiden. Die vorgeschlagene Liberalisierung von § 20 PVG hätte zur Folge, dass neben dem Verbundtarif auf einzelnen Linien ein Spezialtarif eingeführt würde, der

dem einheitlichen Zonentarif widersprechen und zugleich die Anstrengungen des ZVV untergraben würde, mit denen die einfache Benützung des öffentlichen Verkehrs noch besser bekannt gemacht werden soll. Das Anliegen des Postulates ist schon aus diesem Grund abzulehnen.

Hinzu kommen Schwierigkeiten und Zusatzkosten bei der Verkaufsorganisation und bei der Kommunikation sowie die Gefahr eines erheblichen Imageschadens. Unter der heutigen Regelung unterstehen die Leistungen nach § 20 PVG dem Verbundtarif. Dadurch sind sie Bestandteil des jeweils gelösten Zonenfahr Scheins. Diese Fahr Scheine können verbundweit an irgendeinem Automaten oder Schalter gelöst werden und brauchen keinerlei Anpassungen der Verkaufsorganisation oder Spezialkenntnisse der Kundschaft. Im Übrigen kann ein solches Angebot, wenn es sich bewährt, in das Verbundangebot aufgenommen werden, ohne dass sich für die Kundschaft oder die Verkaufsorganisation etwas ändert.

Bei der im Postulat vorgeschlagenen Zulassung eines Spezialtarifs müssten die Fahrgäste für die betroffene Linie neben dem ZVV-Fahr Schein neu einen Zusatzfahr Schein oder ein Spezialabonnement lösen. Das käme einem Rückschritt in die Zeiten vor der Einführung des ZVV gleich. Der Preis für einen solchen Zusatzfahr Schein kann zudem von Gemeinde zu Gemeinde variieren. Billettautomaten müssten entsprechend umgerüstet werden, was mit erheblichen Kosten verbunden wäre. Kosten würden aber auch anfallen, wenn die Fahr Scheinausgabe über das Fahrpersonal erfolgen würde, weil die notwendigen Einrichtungen zu beschaffen wären. Bei dieser Art des Fahr Scheinverkaufs wäre ausserdem mit Verzögerungen bei den Einsteigevorgängen und entsprechenden Verlängerungen der Reisezeiten zu rechnen, was wiederum den Zielsetzungen des ZVV widerspricht. Haltestellen, Fahrzeuge und Billettautomaten wären mit deutlichen Hinweisen zu beschriften, das Spezialangebot müsste intensiv kommuniziert werden, damit Fahrgäste nicht unabsichtlich ohne gültigen Fahrausweis das Verkehrsmittel benutzen. Auch diese Massnahmen wären mit Zusatzkosten verbunden. Die Kommunikation des ZVV würde insgesamt als inkonsequent und irreführend wahrgenommen. Auf der einen Seite wird intensiv mit dem Slogan «Ein Ticket für alles» geworben, auf der anderen Seite müsste in einzelnen Gebieten ein Angebot mit verkauft werden, das genau diese Aussage widerlegen würde. Die Verwirrung bei der Kundschaft und der Imageschaden für den ZVV wären beträchtlich. Und schliesslich müssten all

diese Massnahmen einschliesslich Kommunikation wieder rückgängig gemacht werden, wenn ein solches Angebot nach einer Übergangsphase allenfalls in das Verbundangebot aufgenommen würde.

Ein Aufbrechen des einheitlichen Tarifsystems widerspricht somit nicht nur der erklärten Zielsetzung des PVG. Sie wirkt sich insbesondere auch negativ auf die Benutzerfreundlichkeit aus und gefährdet dadurch die auf langfristige Erfolgssicherung und Nachfragesteigerung ausgerichteten Massnahmen und Stossrichtungen des ZVV. Die Einheitlichkeit des Tarifsystems ist daher in der Totalrevision des PVG weder im Grundsatz in Frage zu stellen noch durch Einzelmassnahmen im Rahmen von § 20 PVG zu durchbrechen.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Ich möchte Ihnen vorab ein paar Fragen stellen: Empfinden Sie die Nachtbusse als Rückschritt oder als Imageschaden des ZVV? Haben Sie Schwierigkeiten mit der Kommunikation der Nachtbustarife? Sind Ihnen Verzögerungen bei Einsteigevorgängen in Nachtbusse beziehungsweise in Quartierbusse negativ aufgefallen, weil dadurch zum Beispiel massive Verspätungen aufgetreten wären? Können Sie sich vorstellen, dass komplizierte und aufwändige Manipulationen an den Billettautomaten notwendig wären, damit dort ein Nachtbusbillett gelöst werden kann? Zweifellos, so denke ich zumindest, würden Sie diese Fragen mit Nein beantworten. Ich habe jedenfalls noch nichts Entsprechendes gehört. Was sollen denn diese Fragen überhaupt? Die dahinterstehenden Argumente werden von der Regierung in einem langatmigen und abschlägigen Bericht zum Anliegen des Postulats verwendet.

Worum geht es bei diesem Vorstoss? Es geht darum, bei neu einzuführenden Quartierbuslinien zu praktizieren, was bei den populären und immer beliebteren Nachtbussen zum Teil schon seit über einem Jahrzehnt üblich ist, dass nämlich der Betrieb mit einem Sondertarif gestaltet wird. Dies ist übrigens in Paragraph 17 des Personenverkehrsgesetzes geregelt. Die Sondertarifregelung soll in besonderen Fällen auch bei Quartierbuslinien möglich sein. Das heisst: Die von den ZVV-Tarifen abweichenden Tarife sollen während einer beschränkten Einführungszeit gelten können. Dies soll in einem neuen Absatz 3 zu Paragraph 20 festgehalten werden.

Warum? Gemäss bestehendem Paragraph 11 des Personenverkehrsgesetzes werden alle ÖV-Linien des ZVV, die als ZVV-Angebot gelten, einheitlich nach dem ZVV-Tarif betrieben – das ist auch richtig so. Die Formel «Ein Ticket für alles» ist der Erfolg des ZVV und soll selbstverständlich so bleiben. Wenn eine Gemeinde beziehungsweise ein marktverantwortliches Verkehrsunternehmen oder ein Transportunternehmen eine neue Linie einführen will und Antrag stellt, diese ins Verbundangebot aufzunehmen, prüft der ZVV, ob eine befriedigende Wirtschaftlichkeit erwartet werden kann – das ist natürlich auch richtig. Wenn dies nicht der Fall ist, lehnt der ZVV dieses Begehren ab. Nach Paragraph 20 Absatz 1 sind Gemeinden und Transportunternehmen aber berechtigt, diese Linien dennoch über das Verbundangebot hinaus als Zusatzleistung zu führen. Sie müssen diese Zusatzleistung aber zum Verbundtarif anbieten. Der springende Punkt dabei ist, dass nach Paragraph 20 Absatz 2 die Gemeinden die Kosten für diese Leistungen vollumfänglich selber tragen müssen. Die Folge ist in den meisten Fällen, dass die Gemeinden dann diese Leistungen sehr zum Ärger oder entgegen dem Wunsch der betroffenen Quartierbevölkerung gar nicht einführen.

Durch die Möglichkeit, während einer begrenzten Einführungszeit für neue Orts- beziehungsweise Quartierbuslinien Sondertarife verlangen zu können, kann bei noch nicht genügender Wirtschaftlichkeit die Ertragslage verbessert werden. Die Chance, dass die Gemeinde dann den Bus doch finanziert, ist damit grösser. Nach einer Einführungszeit, wenn sich die Nachfrage eingestellt haben sollte, kann dann die Übernahme ins ZVV-Angebot erfolgen und der Sondertarif aufgehoben werden. Sollte die Nachfrage nicht befriedigen, kann die Buslinie wieder eingestellt werden. Zumindest hat aber die Chance bestanden, einen so genannten Markttest durchführen zu können.

Dieses Anliegen geht auf den Wunsch von Gemeinden beziehungsweise von Bewohnern grösserer Ortsteile zurück, die gerne mit einer Quartierbuslinie an die ZVV-Netze angeschlossen wären. Wir finden es berechtigt und sehr sinnvoll, dieses Postulat zu überweisen. Die Handhabung von Zuschlagsbilletten ist simpel. Die Billette werden in den meisten Ortsbussen sowieso vom Fahrer verkauft. Die Gemeinden könnten in ihrer Verwaltung auch entsprechende Abos für ihre Bevölkerung anbieten. An Automaten gibt es zudem Sondercodes, die es ermöglichen würden, auch an ZVV-Billettautomaten ein Sondertarif-Ticket zu lösen. Bei den Nachtbussen wird dies ebenfalls so

gehandhabt. Der ZVV argumentiert völlig falsch, wenn er sagt, die ganze Sache würde damit kompliziert.

Ich bitte Sie um die Überweisung dieses Postulats. Sie unterstützen damit die versuchsweise Einführung neuer ÖV-Angebote und deren Beibehaltung, falls sich die erwünschte Nachfrage eingestellt hat.

Laurenz Styger (SVP, Zürich): Um es vorweg zu nehmen: Die SVP ist gegen eine Ergänzung des Paragraphen 20 im Personenverkehrsgesetz. Ich gebe dem Postulanten Recht, dass die Fahrpreise durch die gewünschte Ergänzung schneller angepasst werden könnten. Es ist auch richtig, dass die Gemeinden keine ungedeckten Kosten übernehmen müssten, die durch die Einführung neuer Ortsbuslinien entstehen würden. Mir scheint aber, dass die negativen Punkte dieses Postulats überwiegen.

Erstens: Die einheitlichen Tarife im ZVV-Gebiet nach dem Grundsatz «Ein Ticket für alles» würden aufgebrochen.

Zweitens: Dieses Postulat würde Zusatzfahrtscheine oder Spezialabos erfordern und dies widerspricht dem heute geltenden System «Nur ein Fahrtschein für alle Zonen».

Drittens: Dieses Postulat bringt Mehrkosten, die zum Beispiel durch die Umrüstung der Billettautomaten verursacht würden.

Die SVP kommt zum Schluss, dass sich das heutige System bewährt hat und daran nichts geändert werden soll. Ich bitte Sie daher, das Postulat nicht zu überweisen.

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Das Postulat geht von der Frage aus, wie man das Angebot des ZVV am besten erweitern könnte. Es wird vorgeschlagen, dass eine Gemeinde, die eine zusätzliche Buslinie einführen will, in der so genannten Versuchsphase einen speziellen Tarif – vermutlich ja einen höheren – erheben kann. Das Ziel wird ja immer sein, die Buslinie nach der Einführungsphase ins ZVV-Angebot zu integrieren, damit dann die Gemeinde von diesen Kosten entlastet würde. Ich zweifle daran, dass diese Linien eine höhere Frequenz hätten, wenn man da höhere Tarife verlangen würde. Das kann wahrscheinlich nicht funktionieren. Wenn ein höherer Tarif bezahlt werden muss, werden die Leute diesen Bus nicht benutzen.

Wo liegt das Problem? Wenn eine Gemeinde für ihre Bevölkerung eine neue Buslinie einführen will, dann kann es ja nicht um horrend

Kosten gehen. Die Gemeinde hätte ja allenfalls nur die Differenz zu den normalen Verbundtarifen zu bezahlen. Wir sind der Auffassung, dass es keine Ergänzung zu Paragraf 20 des Personenverkehrsgesetzes braucht und man dieses Postulat darum nicht überweisen sollte. Die Gemeinden hätten es sicher in der Hand, diese Buslinien einzuführen, wenn sie wollen. Die zusätzlichen Kosten, die ihnen entstehen, können ja nicht so hoch sein. Sie würden – und das ist die Kehrseite des Problems – mit höheren Tarifen die Frequenzen im negativen Sinn beeinflussen und man hätte wiederum kein adäquates Vergleichssystem gegenüber dem ZVV. Es würde dann heissen, bei tieferen Fahrpreisen wären wahrscheinlich mehr Leute mit diesem Bus gefahren.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Das Fahrkartensystem des ZVV ist bestechend einfach. Sie lösen ein Billett von einem Ort zum anderen und können sämtliche Verkehrsmittel benützen. Mit dem vorgeschlagenen System sähe es in der Praxis so aus: Sie haben einen ZVV-Fahrschein und kommen in ein Gebiet, in dem auf Begehren der Bevölkerung eine neue Linie eingerichtet worden ist, für die man einen Zuschlag bezahlen muss. Sie werden sich wundern, wenn der Chauffeur sagt, Sie müssten erstens vorne einsteigen und zweitens noch zwei Franken für die Reise ins Quartier bezahlen. Damit wird das ganze System durchbrochen und die Angelegenheit wird kompliziert. Das widerspricht dem einheitlichen Tarifsysteem.

Aus diesem Grund kann dieses Postulat leider nicht unterstützt werden. Es muss vielmehr darum gehen, dass die entsprechenden Mittel aufgebracht werden, sei es durch die Gemeinden oder durch privates Sponsoring. Auch das ist möglich; ich erinnere an den Nachtbus am linken Zürichseeufer. Da hat sich eine Gemeinde geweigert, ihren Beitrag an den Nachtbus zu bezahlen. Wir haben dann dieser Gemeinde, die notabene einen sehr tiefen Steuerfuss hat, mit einer Sammlung in einem Laden und auf der Strasse die notwendigen Mittel zusammengekratzt, damit der Bus auch sie bedienen kann. Es geht also auch auf andere Art und Weise. Wir müssen wirklich danach trachten, die bewährten Möglichkeiten auszunützen, welche uns der ZVV anbietet. Alle Leute sollen das System ZVV ohne Einschränkungen benützen können, und zwar ohne sich überlegen zu müssen, ob sie jetzt auf einer neu entstandenen Versuchslinie oder einer be-

stehenden Linie fahren. Dieses System ist nicht handhabbar, auch wenn jetzt das Gegenteil behauptet worden ist.

Aus diesen Überlegungen wird die EVP das Postulat nicht unterstützen.

Toni W. Püntener (Grüne, Zürich): Die Postulanten möchten, dass die Billette für neue ZVV-Angebote in der Einführungsphase teurer sein können als im Normalfall. Die Grünen unterstützen dieses Postulat nicht. Warum? Wir sind uns gewohnt, dass Einführungsangebote für neue Produkte gemacht werden. Bestens bekannt ist zum Beispiel das Angebot «drei für zwei», also drei Artikel für den Preis von zwei. Das Postulat möchte jetzt genau das Gegenteil. In der Einführungsphase sollen die Billette nach dem Prinzip «zwei für drei» verkauft werden – das kann nicht im Sinne des öffentlichen Verkehrs sein! Mit diesem Postulat würden wir genau jene bestrafen, die ein ÖV-Angebot auch tatsächlich benutzen.

Allerdings weist das Postulat auf einen unbefriedigenden Punkt in der ZVV-Finanzierungsordnung hin. Für uns ist der einheitliche ZVV-Tarif eine der wesentlichen Qualitäten dieses Verbundes. Wir wollen aber auch Transparenz über die Kosten der Weiterentwicklung des ZVV-Angebots. Es braucht einen neuen Mechanismus für die Finanzierung der neu einzuführenden Angebote. Der Kostendeckungsgrad darf dabei sicher nicht das einzige Kriterium sein. Der Nutzen für Bevölkerung und Umwelt muss mit berücksichtigt werden.

Auch wenn das Postulat auf einen Schwachpunkt hinweist, möchten wir es nicht unterstützen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP lehnt dieses Postulat ab, obwohl ein Quäntchen davon einem alten CVP-Anliegen entspricht. Schon vor Jahren haben wir nämlich gefordert, dass in den Regionen oder Quartieren mit schwacher Nachfrage in Randzeiten alternative Betriebsformen eingeführt werden sollten – Sonderleistungen also, die einen Sondertarif rechtfertigen, wie wir sie zum Beispiel mit dem Nachtbus kennen, der nur mit einem Zuschlag benützt werden kann.

Gemäss einem Vorstoss von Kurt Schreiber sollen die Betriebszeiten des ÖV erweitert werden. Dann drängen sich alternative Betriebsformen als Sonderleistungen mit Zuschlag geradezu auf. Das Postulat von Peter Stirnemann geht aber viel weiter. Hier könnte zum Beispiel eine Stadt fast nach Lust und Laune während der regulären Betriebs-

zeit Busse mit erhöhtem Tarif führen. Es darf bezweifelt werden, ob höhere Tarife die Akzeptanz eines regulären Linienbetriebs verbessern würden, dies gilt auch für eine Linie in der Versuchsphase.

Ein Busbetrieb mit erhöhten Taxen ohne jegliche Sonderleistungen – zum Beispiel der Transport bis vor die Haustüre – würde das ganze Tarifsystem des ZVV sprengen. Die Attraktivität des ÖV als Ganzes würde dabei Schaden nehmen. Ich möchte die Argumente von Kurt Schreiber nicht wiederholen, sie treffen zu.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 97 : 30 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Parlamentarierskirennen

Ratspräsident Hans Rutschmann: Am 9. März 2001 hat in Wildhaus das 37. Parlamentarierskirennen stattgefunden. Eingeladen waren die Mitglieder der Parlamente und Regierungen der Kantone Zürich, Glarus, St. Gallen, beider Appenzell und des Fürstentums Liechtenstein. Die aus elf Mitgliedern des Kantonsrates bestehende Deputation aus dem Kanton Zürich zeigte insgesamt eine reife Leistung, auch wenn die Glarner und St. Galler dank optimalerer Trainingsvoraussetzungen etwas besser abschnitten. Die besten Zürcher Resultate erzielten bei den Damen Regula Götsch, bei den Herren 1 Hansueli Sallenbach und bei den Herren 2 Peter Weber. Ich gratuliere ganz herzlich. (*Applaus.*)

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Verkaufsverbot von Tabakwaren an Jugendliche unter 16 Jahren**

- Motion *Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden), Silvia Kamm (Grüne, Bonstetten)* und *Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf)*
- **Massnahmen zur Behebung des Lehrkräftemangels und zur Qualitätssicherung an der Volksschule**
Postulat *Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf), Nancy Bolleter-Malcom (EVP, Seuzach)* und *Oskar Bachmann (SVP, Stäfa)*
 - **Werbeverbot für Tabakwaren**
Postulat *Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden), Silvia Kamm (Grüne, Bonstetten)* und *Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf)*
 - **Verwendung von Wassernutzungsgebühren**
Postulat *Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt)* und *Martin Mossdorf (FDP, Bülach)*
 - **Umsetzung der Empfehlungen der Sozialdirektorinnenkonferenz (SODK) für die Weiterentwicklung der Sozialhilfe**
Interpellation *Ruth Gurny Cassee (SP, Maur)* und *Käthi Furrer (SP, Dachsen)*
 - **Abschaffung der Traintruppen**
Interpellation *Jürg Leuthold (SVP, Aeugst a. A.), Laurenz Styger (SVP, Zürich)* und *Christian Mettler (SVP, Zürich)*
 - **Lehrkräftemangel auch an der Zürcher Volksschule**
Interpellation *Karin Maeder-Zuberbühler (SP, Rüti)* und *Susi Moser-Cathrein (SP, Urdorf)*
 - **Mangel an Lehrkräften an den Mittel- und Berufsschulen**
Interpellation *Ueli Annen (SP, Illnau-Effretikon)* und *Susanna Rusca Speck (SP, Zürich)*
 - **Auswirkungen der fünften Ausbautetappe des Flughafens auf das strassengebundene Verkehrsaufkommen**
Anfrage *Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich)* und *Willy Haderer (SVP, Unterengstringen)*
 - **Mittelschulen am linken Zürichseeufer und Auslagerung von Fakultäten von Zürichs Hochschulen**
Anfrage *Vinzenz Bütler (CVP, Wädenswil)*
 - **Bonuszahlungen an das Bankpräsidium ZKB**
Anfrage *Peider Filli (AL, Zürich)*

Schluss der Sitzung: 11.55 Uhr

7158

Zürich, den 12. März 2001

Die Protokollführerin:
Esther Scalvinoni-Kobe

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 2. April 2001.