


126. Sitzung, Montag, 14. November 2005, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Hans Peter Frei (SVP, Embrach)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Zuweisung von neuen Vorlagen Seite 9327
- Antworten auf Anfragen..... Seite 9328
- Antrag betreffend gemeinsame Behandlung von
Geschäften..... Seite 9329
- Geburtsgratulation Seite 9329
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... Seite 9328

**2. Beibehaltung der bisherigen und Schaffung von
zusätzlichen Lehrstellen bei der kantonalen Ver-
waltung**

 Postulat Karin Maeder-Zuberbühler (SP, Rüti) und
Ralf Margreiter (Grüne, Zürich) vom 7. November
2005

KR-Nr. 306/2005, Antrag auf Dringlichkeit Seite 9329

3. Fach «Religion und Kultur» an der Primarstufe

 Dringliches Postulat Andrea Widmer Graf (FDP, Zü-
rich), Yvonne Eugster (CVP, Männedorf) und Ursula
Braunschweig-Lütolf (SP, Winterthur) vom 19. Sep-
tember 2005

 KR-Nr. 258/2005, RRB-Nr. 1512/26. Oktober 2005
(Stellungnahme)..... Seite 9332

**4. Richtplanrevision ohne Änderung von Lage und
Länge der Pisten sowie ohne Pistenneubauten auf
dem Flughafen Zürich**

Dringliches Postulat Urs Hany (CVP, Niederhasli),
Hans Frei (SVP, Regensdorf) und Martin Mossdorf
(FDP, Bülach) vom 19. September 2005
KR-Nr. 257/2005, RRB-Nr. 1461/19. Oktober 2005
(Stellungnahme)
(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 31/2005) Seite 9354

5. SIL-Verfahren

Interpellation Martin Mossdorf (FDP, Bülach) und
Mitunterzeichnende vom 7. Februar 2005
KR-Nr. 31/2005, RRB-Nr. 472/30. März 2005
(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 257/2005) Seite 9357

8. Genehmigung der Verordnung über die Entschädigung für gemeindepolizeiliche Aufgaben (*Reduzierte Debatte*)

Antrag des Regierungsrates vom 6. Juli 2005 und
gleich lautender Antrag der KJS vom 13. September
2005 **4264**..... Seite 9342

9. Genehmigung der Verordnung über die kriminalpolizeiliche Aufgabenteilung (*Reduzierte Debatte*)

Antrag des Regierungsrates vom 6. Juli 2005 und
gleich lautender Antrag der KJS vom 13. September
2005 **4268**..... Seite 9348

Verschiedenes

- Grippe-Impfaktion im Kantonsrat..... Seite 9369
- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Erklärung der SVP-Fraktion zum Projekt IPSAS*... Seite 9367
 - *Erklärung von Regula Götsch Neukom, Kloten, zur Fraktionserklärung der SVP* Seite 9368
 - *Erklärung der Grünen Fraktion zu den Sparplänen von SBB Cargo* Seite 9369
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 9407

Geschäftsordnung

Regula Thalmann-Meyer (FDP, Uster): Ich stelle Ihnen den Antrag,

es seien die Traktanden 8, Vorlage 4264, und Traktandum 9, Vorlage 4268 vor Traktandum 4 zu behandeln.

Zur Begründung kurz Folgendes: Der Rat hat am 29. November 2004 das POG (*Polizeiorganisationsgesetz*) verabschiedet. Die beiden Verordnungen, die gemäss Paragraph 35 POG vom Kantonsrat genehmigt werden müssen, werden von der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit einstimmig zur Genehmigung empfohlen. Zudem werden sie mit reduzierter Debatte verhandelt. Mit Blick auf die heutigen Traktanden 4 bis 6, welche sicher viele Voten auslösen, und mit Blick darauf, dass der Regierungsrat das POG auf den 1. Januar 2006 in Kraft setzen möchte, und im Wissen, dass die Gemeinden auf die Inkraftsetzung warten, sowie im Wissen, dass die Direktion für Soziales und Sicherheit im alten Jahr keinen Ratstermin mehr hat, bitte ich Sie meinen Antrag zu unterstützen.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Regula Thalmann stellt den Antrag, die Geschäfte 8 und 9 nach Traktandum 3 zu behandeln. Das Wort zu diesem Antrag wird nicht gewünscht. Sie haben so beschlossen. Gibt es weitere Voten zur Geschäftsliste? Dies ist nicht der Fall. Somit ist die Geschäftsliste in der bereinigten Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Abgabe auf stark verkehrserzeugende Nutzungen (Parlamentarische Initiative Ralf Margreiter)**
KR-Nr. 64/2005

- **Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat über das Bauprogramm über die Staatsstrassen für die Jahre 2006 bis 2008**
4288

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Anschluss von Zürich an das europäische Eisenbahnhochleistungsnetz**
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 364/2004, 4285
- **Einreichung einer Standesinitiative für eine Filterpflicht bei Dieselfahrzeugen (Parlamentarische Initiative Susanne Rihs)**
KR-Nr. 114/2005
- **Einreichung einer Standesinitiative zur Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die Einführung von Road-Pricing (Parlamentarische Initiative Ralf Margreiter)** (Mitbericht Kommission für Wirtschaft und Abgaben)
KR-Nr. 120/2005

Zuweisung an die Finanzkommission:

- **Bewilligung eines Beitrages an den Verein Museum Schloss Kyburg aus dem Lotteriefonds**
Beschluss des Kantonsrates, 4286
- **Bewilligung von Nachtragskreditbegehren für das Jahr 2005, III. Serie**
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat, 4287

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat hat uns die Antwort auf zwei Anfragen zugestellt:

KR-Nr. 232/2005 und 249/2005.

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 123. Sitzung vom 31. Oktober 2005, 8.15 Uhr
- Protokoll der 124. Sitzung vom 31. Oktober 2005, 14.30 Uhr
- Protokoll der 125. Sitzung vom 7. November 2005, 8.15 Uhr.

Antrag betreffend gemeinsame Behandlung von Geschäften

Ratspräsident Hans Peter Frei: Auf Antrag der vorberatenden Kommission für Wirtschaft und Abgaben hat die Geschäftsleitung beschlossen, nachfolgende Geschäfte gemeinsam zu behandeln:

Gesuch an den Bundesrat um Erhöhung der Anzahl Taggelder, Vorlage 4189, und Änderung des EG zum BG über die obligatorische Arbeitslosenversicherung und die Insolvenzenschädigung – Erhöhung der Anzahl Arbeitslosentaggeldbezüge, Vorlage 4269a. Sie sind damit einverstanden.

Geburtsgratulation

Ratspräsident Hans Peter Frei: Elena Yaelle Schmid – auf diesen Namen wird der jüngste Spross in der erweiterten kantonsrätlichen Familie künftig hören. Ich gratuliere unserem Ratskollegen Claudio Schmid und seiner Gattin Monica herzlich zur Geburt ihres vierten Kindes am vergangenen Donnerstag.

Der kuschelige Züri-Leu unseres Parlaments wird Elena Yaelle ein erstes Mal aufzeigen, dass die politische Tätigkeit ihres Vaters durchaus mit Vorteilen verbunden ist. Wir wünschen unserer jungen Erdenbürgerin jedenfalls ein glückliches Leben im Kreis ihrer stolzen Familie. (*Applaus. Übergabe des Stoff-Löwen durch Kantonsratspräsident Hans Peter Frei.*)

2. Beibehaltung der bisherigen und Schaffung von zusätzlichen Lehrstellen bei der kantonalen Verwaltung

Postulat Karin Maeder-Zuberbühler (SP, Rüti) und Ralf Margreiter (Grüne, Zürich) vom 7. November 2005

KR-Nr. 306/2005, Antrag auf Dringlichkeit

Karin Maeder-Zuberbühler (SP, Rüti): Der Kanton will die Zahl der neuen kaufmännischen Lehrstellen auf den Sommer 2006 von 47 auf 28 fast halbieren. Diese Massnahme ist absolut unverständlich. Das Postulat verlangt, dies nicht zu tun. Es verlangt, auch im kommenden Sommer wieder 47 Lernende aufzunehmen. Das Anliegen ist nicht nur

dringlich, sondern «uu mega dringlich», um in der Sprache der Jugend zu sprechen, denn die Lehrstellensuche für den kommenden Sommer ist jetzt in vollem Gange. Seit 1. November 2005 werden die Verträge unterschrieben. Auf der kantonalen Verwaltung sind über 100 valable Bewerbungen eingegangen. Anders gesagt: Jede dritte Bewerbung könnte berücksichtigt werden.

Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass sich die Lehrstellensituation im Kanton Zürich in keiner Weise verbessert hat. Nun geht es darum, dass wir im dringlichen Verfahren die Regierung beauftragen, auch auf den kommenden Sommer die doppelte Anzahl Lehrplätze zu schaffen. Damit geben wir weiteren rund 20 jungen Menschen eine Perspektive. Deshalb ist es dringend notwendig, dass der Kanton Zürich als grösster Arbeitgeber seine Verantwortung gegenüber der Jugend und seine Vorbildfunktion gegenüber dem Gewerbe und der Wirtschaft wahrnimmt und dieses dringliche Anliegen unterstützt.

Ich bitte Sie dringen, die Dringlichkeit dieses Vorstosses zu unterstützen – im Sinne unserer Jugend. Ich danke Ihnen.

Ralf Margreiter (Grüne, Zürich): Auch ich bitte Sie, hier, für die Dringlichkeit einzustehen. Auch wenn im Lehrbuch «Deutsch für Kaufleute» der Ausdruck «uu mega dringlich» wahrscheinlich nicht vorkommt, sachlich ist es absolut richtig, was Karin Maeder gesagt hat. Es gibt im Kanton Zürich eine breit angelegte Aktion «10 Prozent mehr Lehrstellen für 2006». Es kann doch nicht sein, dass ausgerechnet dieser Kanton nicht in der Lage ist, in jener Branche, bei jenem Ausbildungsgang, der erstens nach wie vor der beliebteste ist und wo zweitens nach wie vor am meisten Absagen produziert werden müssen, etwas zu tun; das kann der Kanton Zürich sich doch schlicht und ergreifend nicht leisten. Ich war am letzten Donnerstag am Tag der Berufsbildung in Luzern und da gab es innerhalb der kümmerlichen Resultate von Bundesrat Joseph Deiss vor allem etwas, das getan werden soll, nämlich die kantonalen Lehrstellenförderer dort zu stärken, wo ein grosses Manko herrscht. Ich glaube, hier müssten wir beim Kanton auch ansetzen und Luzi Schucan (*Kantonaler Lehrstellenförderer*) und seine Leute vielleicht auch in der Verwaltung selbst wieder einmal vorbeischicken, damit dort nicht vergessen wird, dass auch der Kanton Zürich mehr Lehrstellen anzubieten hätte und auch anbieten könnte.

Bitte unterstützen Sie die Dringlichkeit.

Samuel Ramseyer (SVP, Niederglatt): Nicht alles Wichtige ist dringlich und nicht alles Dringliche ist wichtig! Selbstverständlich sehen auch wir mit Sorge die Entwicklung auf dem Lehrstellenmarkt. Wir sind jedoch der Auffassung, dass das Problem der Ausbildung von Jugendlichen nicht im Rahmen eines Postulates an die Hand genommen werden soll und schon gar nicht im Rahmen eines dringlich erklärten. Ich erlaube mir bei dieser Gelegenheit daran zu erinnern, dass «Problem» übersetzt «eine zu lösende Aufgabe» bedeutet. Wenn dieses Postulat tatsächlich dazu dienen soll, nachhaltige Lösungen aufzuzeigen, dann soll die Regierung auch genügend Zeit haben, die Situation sorgfältig und umfassend zu analysieren und nicht unter Zeitdruck zu arbeiten. Politischer Aktivismus wird uns in der Frage der Lehrlingsausbildung kaum zu vernünftigen Ergebnissen führen. vielmehr ist zu überlegen, wie die verschiedenen Akteure – Politik, Verwaltung und vor allem die Wirtschaft, welche die Lehrlinge auszubilden hat –, neu in das duale Ausbildungssystem eingebunden werden könnten. Nicht zu vergessen sind dabei die Eltern und die Jugendlichen selber, welche ebenfalls an ihre Verantwortung zu erinnern sind. Wir werden uns gerne an Lösungen beteiligen, allerdings auf Grund einer sorgfältigen Analyse und nicht auf Grund von politischen Schnellschüssen.

Die SVP wird aus diesen Gründen die Dringlichkeit nicht unterstützen. Ich danke Ihnen.

Yvonne Eugster (CVP, Männedorf): Tatsache ist, dass die Lehrstellensituation in unserem Kanton nach wie vor angespannt ist und sich leider nicht verbessert hat. Der Lehrstellenrückgang ist bei den kaufmännischen Berufen besonders deutlich. Die CVP nimmt deshalb mit Befremden zur Kenntnis, dass der Kanton auf Lehrbeginn im Sommer 2006 die Anzahl neuer Lehrstellen im KV-Bereich nach nur einem Jahr aus Kostengründen bereits reduzieren und nur eine Klasse führen will. Investitionen in Ausbildungsplätze sind sinnvoll und zudem rentabler als die Unterstützung der Jugendlichen mit Arbeitslosengeld und Sozialhilfe. Um die Lage der schulaustretenden Jugendlichen zu verbessern, kann nicht nur an andere Arbeitgeber appelliert werden. Stadt und Kanton Zürich müssen mit gutem Beispiel vorangehen.

Die CVP fordert, dass zumindest die beiden Klassen für KV-Lehrlinge in der kantonalen Verwaltung beibehalten werden. Die Lehrstellensu-

che ist bereits in vollem Gang. Damit das Postulat auf das kommende Schuljahr Auswirkungen hat, bitte ich Sie, heute die Dringlichkeit zu unterstützen. Ich danke Ihnen.

Monika Spring (SP, Zürich): Samuel Ramseyer meint, dieses Postulat sei nicht dringlich. Wann ist dann die Dringlichkeit gegeben, wenn nicht in diesem Fall? Mir ist eine Verwaltungsinstitution bekannt, die sich seit anderthalb Jahren darum bemüht, einen KV-Lehrling oder eine Kauffrau ausbilden zu können. Sie stösst auf grösste Schwierigkeiten innerhalb der Verwaltung, diese Stelle auch wirklich besetzen und die notwendigen Ausbildungen durchführen zu können. Es ist dringender Handlungsbedarf gegeben, damit auch die kantonale Verwaltung und der Regierungsrat dieses Problem wirklich ernst nehmen.

Abstimmung

Der Antrag auf Dringlicherklärung wird von 82 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.

3. Fach «Religion und Kultur» an der Primarstufe

Dringliches Postulat Andrea Widmer Graf (FDP, Zürich), Yvonne Eugster (CVP, Männedorf) und Ursula Braunschweig-Lütolf (SP, Winterthur) vom 19. September 2005

KR-Nr. 258/2005, RRB-Nr. 1512/26. Oktober 2005 (Stellungnahme)

Ratspräsident Hans Peter Frei: Gemäss Paragraf 24 des Kantonsratsgesetzes haben wir heute über Überweisung oder Ablehnung zu entscheiden. Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat entgegenzunehmen. Wird ein Ablehnungsantrag gestellt?

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen): Die Regierung ist bereit, dieses für dringlich erklärte Postulat entgegenzunehmen. Wir danken der Bil-

dungsdirektion, dass sie anscheinend gemerkt hat, dass es Unsinn ist, wie zuvor geplant, die Inhalte von «Religion und Kultur» in anderen Fächern, zum Beispiel «Mensch und Umwelt» unterzubringen und damit den Stoffplan zu überlasten. Sie ist nun bereit, ein Postulat, das ein eigenes Fach fordert, entgegenzunehmen. Man kann den Lehrpersonen nicht Unterrichtszeit wegnehmen und gleichzeitig die Menge des Stoffes beibehalten. Ich hoffe sehr, dass diese Erkenntnis, wonach Fächer nicht beliebig in der Zeit reduziert und mit Inhalten vollgestopft werden können, in dieser Bereitschaft zur Entgegennahme durchdringt und sich von der Bildungsdirektion auf den Weg zum für den Stoff verantwortlichen Bildungsrat gemacht hat. Mit Verlaub: diesbezüglich bin ich pessimistisch.

Mit der Überweisung dieses Postulates stimmen Sie einer Teilrückgängigmachung des Sanierungsprogramms 04 zu. Mit der Sanierungsmassnahme 04.214 wurde der Staatsbeitrag an den Unterricht in biblischer Geschichte aufgehoben, eine verkraftbare Massnahme, jährlich 3,2 Millionen Franken. Die kantonalen Finanzen geben heute keinen Hinweis auf eine gegenüber 2004 verbesserte Lage, im Gegenteil. Trotzdem ist die Regierung bereit, mit der Übernahme dieses Postulates die Sanierungsmassnahme 04.214 zur Hälfte rückgängig zu machen; dies wird zumindest erwogen. Dies zeigt, dass es mit dem Sanierungswillen der entgegennehmenden Direktion nicht weit bestellt ist. Religion und Kultur ist in genügendem Umfang auf der Oberstufe vorgesehen. Sie tun mehr für die Zukunft dieser Gesellschaft, wenn Sie unseren Kindern geordnete Finanzen hinterlassen, als wenn Sie sie in ein obligatorisches, übrigens inhaltlich durch weitere Postulate von Stefan Dollenmeier umstrittenes Schulfach schicken.

Bei ihren Erwägungen zur geplanten Entgegennahme dieses Postulates hat sich die Bildungsdirektion zudem und umfangreich von Angst leiten lassen; Angst vor der Volksinitiative, welche schon lange zu Stande gekommen ist und auf ihre Abstimmung harrt und die Wiedereinführung des Faches «Biblische Geschichte» fordert, also verhängnisvoll die vollständige Rückgängigmachung der Sanierungsmassnahme 04.214 anpeilt. Gemeinden, Lehrpersonen, die Eltern, die EVP warten, bis diese Abstimmung endlich kommt. Soll der biblische Unterricht bis dann von den Gemeinden übernommen werden oder nicht? Soll der Entscheid des Bildungsrates umgesetzt werden und multikultureller Stoff in andere Schulfächer gepackt werden oder nicht? Die Verunsicherung in der Bevölkerung ist mindestens ebenso gross wie die Angst

der Bildungsdirektion vor dieser Initiative. Warum nur ist diese mit weit mehr als der notwendigen Anzahl Stimmen eingereichte Initiative noch immer pendent? Sie hätten sie längst zur Abstimmung bringen sollen. Die Unsicherheit in der Bevölkerung und die Angst vor der Initiative, welche diese komische Entgegennahme verursacht, hätten vermieden werden können und der Volkswille und der Demokratie wäre Respekt gezollt worden. Vielleicht – die jetzige Bereitschaft zur Entgegennahme lässt es vermuten – geht es bei der Angst vor der Volksinitiative der Bildungsdirektion nicht einmal primär um die finanziellen Überlegungen, sondern darum, dass mit dem Fach «Biblische Geschichte» entgegen der «Religion und Kultur» und entgegen dem Trend wieder ausdrücklich ein gewichtiges Quantum an christlicher Ethik unserer Leitkultur im Stoffplan der Volksschule verankert wäre. Uns jedoch – und so sollte es auch unseren bürgerlichen Partnern geschehen, der CVP trotz dem «C» und der FDP trotz Andrea Widmer Graf –, uns geht es nur um finanzielle Überlegungen. Die Volksinitiative später, heute aber dieses Postulat, die Teilrückgängigmachung des Sanierungsprogramms, die Weitergabe desolater Staatsfinanzen an unsere Kinder, sind nicht zu verantworten. Deshalb stelle ich den Antrag auf Nichtüberweisung.

Andrea Widmer Graf (FDP, Zürich): Mit diesem Postulat wird ein eigenständiges und obligatorisches Fach «Religion und Kultur» an der Primarstufe verlangt. Dieses Fach soll das Fundament für die Oberstufe bilden, wo ein ähnliches Fach bereits beschlossen worden ist. Im Fach «Religion und Kultur» setzen sich die Schülerinnen und Schüler mit ethischen und religiösen Fragen auseinander. Dabei stehen die christliche Tradition und Geschichte im Vordergrund, die unsere Kultur geprägt haben. Aber auch andere Religionen sollen zur Sprache kommen. Weil alle Kinder einbezogen werden, kann dieses obligatorische Fach einen wesentlichen Beitrag zur Integration und zum friedlichen Zusammenleben leisten. Es trägt zu einem besseren Verständnis von unterschiedlichen Kulturen und Religionen bei und fördert Solidarität, Rücksichtnahme und Toleranz. In der heutigen Zeit, in der Freiheit und Individualismus gross geschrieben werden, ist es besonders wichtig, dass in der Schule Werthaltungen und ethische Fragen zur Sprache kommen. Dass die christliche Religion einen Schwerpunkt bildet, ist auf Grund unserer Kultur gegeben und stimmt auch mit dem Ziel des Volksschulgesetzes überein, nach dem die Volksschule zu einem Ver-

halten erziehen soll, dass sich an christlichen, humanistischen und demokratischen Wertvorstellungen orientiert. Wenn es sich um ein obligatorisches Fach handelt, darf es jedoch keine religiöse, konfessionelle Erziehung umfassen. Kirche und Schule haben verschiedene Aufgaben und sollen sich ergänzen.

Sie wissen alle, weshalb der Kantonsrat heute mit dem Religionsunterricht an der Primarstufe konfrontiert wird. Vor zwei Jahren hat der Bildungsrat als Sparmassnahme das Fach «Biblische Geschichte» gestrichen und es den Gemeinden überlassen, ob sie dieses Fach weiterhin auf eigene Kosten führen wollen, und zwar nur als Freifach. Dieser Entscheid des Bildungsrates hat eine breite Diskussion über religiöse Bildung in Gang gesetzt und auch eine Volksinitiative für die Beibehaltung der ehemaligen «Biblischen Geschichte» ausgelöst. Die erfolgreiche Unterschriftensammlung sowie Abstimmungen in mehreren Gemeinden haben gezeigt, dass ein grosser Teil der Bevölkerung einen Religionsunterricht in der Schule befürwortet. Zu einer späteren Zeit hat der Bildungsrat beschlossen, einen Teil der Inhalte der bisherigen «Biblischen Geschichte» in andere Fächer zu integrieren. Das ist jedoch keine befriedigende Lösung, denn das Fach «Mensch und Umwelt» ist ohnehin stark belastet und es hat kaum Platz für weitere Themen. So besteht die Gefahr, dass die wichtigen religiösen Themen nicht behandelt werden. Als einzige sinnvolle Lösung bietet sich deshalb ein eigenständiges, obligatorisches Fach «Religion und Kultur» an. Da können alle Kinder die religiösen Traditionen kennen lernen, welche für das Verständnis ihrer Welt wichtig sind und zu einer Allgemeinbildung gehören. Im Gegensatz zur Initiative wird dieses Fach sogar noch aufgewertet.

Selbstverständlich hat dies finanzielle Konsequenzen. Mit dem Postulat wird vorgeschlagen, dass in finanzieller Hinsicht ein Kompromiss zu Stande kommt. An der Mittelstufe soll das Fach «Religion und Kultur» durch eine zusätzliche Lektion abgedeckt werden, denn auf dieser Stufe ist es nicht möglich, ein anderes Fach zu Gunsten des Religionsunterrichtes zu kürzen. Wir kennen diese Diskussion auch im Zusammenhang mit der Handarbeit. Auf der Unterstufe hingegen soll das Fach «Religion und Kultur» nicht zu Mehrkosten führen, sondern als eigenständige Lektion in die Blockzeiten eingebaut werden. Die Blockzeiten führten bereits zu einer Erhöhung der Lektionenzahl und lassen den Gemeinden auch einen gewissen Spielraum. Somit ist diese Lösung also günstiger als die Umsetzung der Volksinitiative und auch günstiger

als die frühere Regelung, nach der der Staat den Gemeinden Staatsbeiträge an das Fach «Biblische Geschichte» bezahlt hat.

Zum Schluss möchte ich dem Regierungsrat danken für die positive Stellungnahme und für die Bereitschaft zur Entgegennahme und ich bitte den Rat, dieses Postulat zu überweisen.

Yvonne Eugster (CVP, Männedorf): Ich kann mich den Ausführungen von Andrea Widmer anschliessen. Im Gegensatz zu Matthias Hauser freue ich mich, dass die Regierung der Zielsetzung unseres Postulates grundsätzlich zustimmt und das Postulat entgegennehmen will. Die Regierung hat verstanden, dass einem grossen Teil der Bevölkerung ein eigenständiges und obligatorisches Fach «Religion und Kultur» wichtig ist. Das zeigt eine von 50'000 Personen unterschriebene Volksinitiative, das zeigt die Volksabstimmung in Winterthur und das bestätigen die Entscheide vieler Gemeinden, «Biblische Geschichte» als Freifach weiterzuführen. Die Regierung hat eingesehen, dass der Beschluss des Bildungsrates, einen Teil der Inhalte der bisherigen «Biblischen Geschichte» in «Mensch und Umwelt» oder in ein anderes bereits überladenes Fach zu integrieren, wenig sinnvoll ist und niemanden befriedigen mag. Die CVP legt nun Wert darauf, dass das Fach «Religion und Kultur» an der Primarstufe bereits im kommenden Schuljahr eingeführt wird. Das Schulfach soll für alle Schülerinnen und Schüler obligatorisch sein und es soll, wie im Postulat verlangt, die Auseinandersetzung mit der christlichen Religion und der Kultur im Vordergrund stehen. In der Unterstufe kann das Fach in die gesetzlich vorgeschriebenen Blockzeiten integriert werden und verursacht somit keine zusätzlichen Kosten. Für die Finanzierung der Mehrstunden an der Mittelstufe schlägt die Regierung zwei Varianten vor. Mir scheint die Variante «Erhöhung der Vollzeiteinheiten für jede Gemeinde sinnvoller, da es sich ja um ein obligatorisches Fach handelt. Letztendlich muss die Bildungsdirektion entscheiden, welche Variante sie vorziehen will.

Ich empfehle Ihnen, das dringliche Postulat zu überweisen. Der Regierung danke ich für das Entgegenkommen.

Ursula Braunschweig-Lütolf (SP, Winterthur): Ich danke dem Regierungsrat für die pragmatische Antwort und die Bereitschaft, das Postulat entgegenzunehmen. Der Ball liegt nun also bei uns. Um zur Sache zu kommen: Da Sie ja mit der Dringlicherklärung einverstanden waren,

können wir ohne Anmassung den Schluss ziehen, dass Sie mit dem Inhalt des Postulates einverstanden sind. Der wunde Punkt ist ohnehin die Finanzierung. Realistisch gesehen haben aber weder der Regierungsrat noch der Kantonsrat eine Wahl. Die Frage des Religionsunterrichts an der Primarschule ist nicht so leicht von den Traktanden und aus dem Budget zu tilgen. Damit sind wir im Kanton Zürich nicht in einer aussergewöhnlichen Lage. In der Unesco-Zeitschrift «Prospect» wird schon 2003 vom offensichtlichen Trend berichtet, wonach in vielen Ländern religiöse Bildung auf dem Vormarsch ist.

Neu und anders ist das religiöse Umfeld. War einst klar, dass man in Zürich reformiert und in Luzern vorwiegend katholisch ist, ist heute von religiöser Vielfalt zu reden. Die alten europäischen Länder wurden durch die Migrationsbewegungen der letzten Jahrzehnte mit bisher im Alltagsleben wenig bekannten religiösen und kulturellen Phänomenen konfrontiert. Menschen mit anderem als jüdisch-christlichem Hintergrund sind auch in der Schweiz in den Städten, in den Dörfern, in Schulklassen keine exotischen Erscheinungen mehr. Deshalb ist es jetzt an der Zeit zu überlegen, wie, wo und durch wen Religionsunterricht und Unterricht über Religionen stattfinden soll. Da der Staat auch in Zukunft beim Verhältnis zu öffentlicher Religiosität und religiösen Gemeinschaften gespalten ist, gehört Religionsunterricht zum Bildungsauftrag einer staatlichen Schule. Wie Sie wissen, liegt in der Schweiz die Zuständigkeit für den Religionsunterricht bei den Kantonen. Deshalb gibt es auch in diesem Bereich ganz unterschiedliche Traditionen, Strukturen und Konzepte. Wie im Kanton Zürich suchen auch in anderen Kantonen Männer und Frauen aus Kirche, Religionsgemeinschaften und Politik nach einer den gesellschaftlichen Gegebenheiten adäquaten Form von Religionsunterricht. Was bei uns «Religion und Kultur» heisst, ist in sechs innerschweizerischen Kantonen das Fach «Ethik und Religionen».

Werfen wir kurz einen Blick zurück. Im Rahmen von San04 (*Sanierungsprogramm 04*) hat dieser Rat den schulischen Religionsunterricht in der Primarschule praktisch abgeschafft. Unter dem Druck der Volksinitiative für die «Biblische Geschichte» wurden ein paar religiöse Inhalte ins Fach «Mensch und Umwelt» integriert. Winterthur musste die aus dem Lehrplan gestrichene «Biblische Geschichte» kurzfristig nach der bekannten Volksabstimmung wieder einführen. Säkularisierung lässt sich hier nicht ohne Widerstand erzwingen; ist auch gut so. Wir brauchen nicht den Grundstein zu legen für Verhältnisse wie im Kanton

Genf. Dort herrschte über 150 Jahre religiöse Indifferenz in Sachen Religion und Schule. 1995 richtete das Genfer Erziehungsdepartement eine Arbeitsgruppe ein, die dem Platz der jüdisch-christlichen Kultur in der laizistischen Schule nachgehen sollte. Auslöser war damals der Massenmord des «Ordre du temple solaire», der in Genf einen wichtigen Standort hatte. Medien und Gesellschaft fragten, welche Rolle die Schule spielte im offensichtlich verbreiteten Unwissen und der kritischen Haltung gegenüber Sekten, in der Unkenntnis in Sachen Religion. Die Genfer Regierung realisierte auch, dass die Zukunft der Demokratie gefährdet war ohne das Wissen und Bewusstsein über den Ursprung der Werte, auf denen sie basiert.

Teilen Sie die Meinung, dass wir im Kanton Zürich eben nicht Religions- und Kulturbanausen sein wollen, sondern unter staatlicher Aufsicht den Religionsunterricht weiterhin anbieten als Ort des Lernens über Gott und die Welt, als Ort, wo der Blick über den eigenen Tellerand gelernt und geübt wird, als Ort, wo kritische Offenheit und Toleranz entstehen können? Die Alternative soll nicht sein, dass die kommenden Generationen sich in irgendeinem Abendkurs in 14 Lektionen zu 45 Minuten religiöse Informationen erkaufen müssen, wie im folgenden Inserat angeboten; ich zitiere: «Die religiöse Landschaft... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Hans Fahrni (EVP, Winterthur): Wir sind dankbar, dass dieses Postulat eingereicht wurde. Inhaltlich haben wir das Wesentliche von Andrea Widmer bereits gehört, da muss ich nicht mehr darauf eingehen. Mit dem kurzen Bericht der Regierung sind wir aber nur teilweise einverstanden. Wir sind froh, dass sie bereit ist, das Postulat entgegenzunehmen. So langsam entwickelt sich die ganze Religionsunterrichtsfrage in die richtige Richtung. In einigen Passagen ist der Bericht allerdings unklar. So heisst es, dass der Zielsetzung grundsätzlich zugestimmt werden kann. Und weiter unten wird das dann gleich wieder anders gesehen.

Die eingereichte Volksinitiative will aber deutlich mehr und davon werden wir nicht abweichen, auch wenn das etwas kostet. Unsere Kinder sind uns das wert. Auch wir hoffen, dass mit der Abstimmung nun endlich vorwärts gemacht wird. Wir sehen nicht ein, welche Hindernisse es gibt, dass wir nicht schnell mit dieser Abstimmung vors Volk gehen könnten. Auf Seite 3 in der Antwort wird der Unterricht an der

Primarstufe mit demjenigen an der Oberstufe vermischt, so dass man nicht mehr recht weiss, was die Regierung eigentlich aussagen will. Und am Schluss lesen wir, dass der Regierungsrat das Postulat im Sinne der im Bericht erwähnten Erwägungen entgegennehmen will. Die EVP will es, ohne mit diesen Erwägungen einverstanden zu sein, der Regierung überweisen. Und wir hoffen, dass das Postulat auch überwiesen wird.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Lieber Matthias Hauser, es wäre sehr gut, wenn Sie sich in Zukunft für eine Meinung entscheiden könnten, bevor Sie reden. Einerseits schimpfen Sie, dass der Bildungsrat zu viel Stoff in die Fächer stopft. Eine zusätzliche Lektion darf aber auch nicht sein, da Sie ein ausgeglichenes Budget für Kinder für wichtiger halten als eine gute, umfassende und ganzheitliche Bildung.

Die Grünen unterstützen die Überweisung des Postulates und damit die Meinung der Regierung. Es ist absolut notwendig, dass der Dialog, der Austausch über unterschiedliche Kulturen und Religionen in der Schule stattfindet. Kenntnisse über die Lebensumstände aller Kinder und Familien fördern die Toleranz und das ist unabdingbar für ein Zusammenleben in einer Gesellschaft mit Menschen unterschiedlicher Herkunft und Kulturen. Wir erwarten aber im Gegenzug, dass die bewusste Initiative zurückgezogen wird und dass diverse Vorstösse, die noch hängig sind in diesem Rat, zurückgezogen werden.

In diesem Sinne unterstützen wir die Regierung – wir sind sehr froh, dass sie diese Schritte gemacht hat – und bitten Sie, dies auch zu tun. Ich danke Ihnen.

Stefan Dollenmeier (EDU, Rüti): Ich habe am 26. September 2005 der Dringlichkeit zugestimmt und ich werde auch heute dem Postulat zustimmen. Ein obligatorisches Fach «Religion und Kultur» an der Primarschule einzurichten, ist unbestrittenermassen viel sinnvoller, als diese wichtigen Inhalte ins übervolle Fach «Mensch und Umwelt» zu stopfen. Vielleicht erinnern Sie sich noch an meinen Vergleich mit dem übervollen Buschtaxi, das die Bundesräte noch mitnehmen sollte.

Wenn dieses Fach obligatorisch erklärt werden soll, dann muss sehr genau darauf geachtet werden, wie die Inhalte dargestellt werden. Der Beibehalt der «Biblischen Geschichte», wie das unsere Initiative fordert, wäre nämlich immer noch die bessere Lösung, weil dort mit der

Abmeldemöglichkeit die Glaubens- und Gewissensfreiheit besser gewährleistet ist. Das Christentum, aber auch das Judentum und der Islam, die ja auch Inhalte des Faches «Biblische Geschichte» waren, müssten in diesem neuen Fach objektiv, wertungsfrei und historisch korrekt dargestellt werden. Das wird dann die Lehrpersonen und ein allfälliges neues Lehrmittel vor gewaltige Herausforderungen stellen. Im Christentum muss die Bibel die Grundlage bilden und nicht Interpretationen und verfälschende Aussagen von liberalen Theologen. So muss unter anderem die Schöpfung gelehrt werden, der Sündenfall und die damit verbundene Trennung von Gott, aber auch die Erlösung durch den Sohn Gottes, Jesus Christus. Wenn solche Grundwerte nicht unterrichtet werden, ist der zarte Glauben von jungen Christinnen und Christen gefährdet und dann müssen sie vom Unterricht dispensiert werden können. Aber auch der Islam muss korrekt dargestellt werden. Dafür würden nicht nur die 100 Namen Allahs und die fünf Pflichten oder Pfeiler der Religion gelehrt werden. Da müssten auch die Aufrufe zum Dschihad, dem heiligen Krieg gegen Andersgläubige, aber auch die Scharia Erwähnung finden. (*Der Votant untermalt seine Ausführungen mit diversen Illustrationen.*) Wenn solche Aussagen fehlen, können die Kinder die islamistischen Strömungen nicht verstehen. Auch Moslemkinder sollten diese Zusammenhänge verstehen lernen. Vielleicht merken Sie, welchen Zündstoff ein solcher Unterricht und ein obligatorisches Fach enthalten. Vielleicht verstehen Sie nun, weshalb die EDU das Obligatorium dieses Faches an der Oberstufe bekämpft.

Aber nichtsdestotrotz werde ich der Überweisung dieses Vorstosses zustimmen. Ich appelliere einfach jetzt schon an die Verantwortlichen, die Lehrmittel mit äusserster Sorgfalt und Objektivität zu gestalten. Die Kinder sollen wirklich die Religionen, wie sie Thora, Koran und Bibel lehren, kennen lernen und nicht ein multikulturelles Wischiwaschi, wo alles einfach miteinander zu einer neuen Weltreligion vermischt wird. Denn sonst sind rechtliche Auseinandersetzungen um die Glaubensfreiheit vorprogrammiert. Ich danke Ihnen.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Ich wollte mich eigentlich nur zur Initiative kurz äussern. Wir haben gesagt – und ich möchte das hier nochmals bestätigen –, dass wir einen Religionsunterricht möchten, der sein Schwergewicht auch beim Christentum hat, der die andern Religionen nicht einfach negiert. Wir möchten einen Unterricht, der auch zu-

lässt, dass Leute, die hier wohnen und einen anderen Glauben haben, wissen, wie unsere Geschichte gewachsen ist. Wenn Eckwerte erfüllt sind, die dem nachhaltig Rechnung tragen und auch ein Fach zulassen, das explizit dafür da ist, dann sind wir bereit, über einen Rückzug nachzudenken. Ich habe nirgends gesagt – obwohl das so zitiert wurde –, wir werden es zurückziehen. Und ich habe nirgends gesagt, wir werden es nicht zurückziehen, sondern wir werden dann darüber nachdenken, wenn wir mehr Konkretes sehen. Ich bin froh, dass die Bildungsdirektion zusammen mit den Kirchen erste Gesprächsansätze führt, und denke, dass wir hier die Ergebnisse abwarten. Wenn in diesem Zusammenhang das Postulat mitgeprüft wird, dann ist das sicher sinnvoll.

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen) spricht zum zweiten Mal: Esther Guyer, aus Ihrer Optik müssten die Schülerinnen und Schüler, wie Stefan Dollenmeier uns erklärt hat, mindestens auf der Oberstufe sein, um dieses Fach zu verkraften. Unser Rezept ist, wie ich gesagt habe: Verzichten wir ganz einfach auf diese Inhalte in der Primarstufe! Es ist ein Verzicht und ein Verzicht schmerzt. Es geht um eine Sanierungsmassnahme und ich möchte an dieser Stelle nochmals daran erinnern, dass vor zwei Jahren in der Budgetdebatte sowohl CVP als auch FDP diese Sanierungsmassnahmen mitgetragen haben und wir vereinbart haben, dass wir von den Sanierungsmassnahmen nicht abweichen werden. Es geht hier wirklich um diese finanzielle Überlegung. Mich nimmt nur wunder, was da an der finanziellen Lage des Kantons so viel besser geworden ist, dass die Politik dieser beiden Parteien solche Schwenker erlaubt. Ich meinte, man müsse sich an die damaligen Abmachungen halten.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 108 : 40 Stimmen, das dringliche Postulat an den Regierungsrat zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Wir kommen zum vorgezogenen Traktandum 8.

8. Genehmigung der Verordnung über die Entschädigung für gemeindepolizeiliche Aufgaben (*Reduzierte Debatte*)

Antrag des Regierungsrates vom 6. Juli 2005 und gleich lautender Antrag der KJS vom 13. September 2005 **4264**

Regula Thalmann-Meyer (FDP, Uster), Präsidentin der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit (KJS): Am 29. November 2004 hat der Kantonsrat das Polizeiorganisationsgesetz (POG) verabschiedet. Gemäss Paragraph 35 Absatz 2 POG hat der Kantonsrat die vorliegenden Bestimmungen zu genehmigen.

Das POG sieht in Paragraph 3 Absatz 1 vor, dass die Gemeinden für die ihnen übertragenen polizeilichen Aufgaben eine eigene kommunale Polizei schaffen, sich dazu mit anderen Gemeinden zusammenschliessen oder zusammenarbeiten können. Für den Fall, dass die Gemeinde ihre polizeilichen Aufgaben nicht oder nicht umfassend wahrnimmt, erfüllt die Kantonspolizei diese gegen Entrichtung einer Entschädigung. Diese Entschädigung ist gemäss Paragraph 31 Absatz 1 POG als Pauschale auszurichten. Dieser Grundsatz wird in Paragraph 1 Absatz 1 der vorliegenden Verordnung nochmals festgehalten und in Paragraph 2 nach Einwohnerzahl gestaffelt zwischen 5 Franken und 12.50 Franken pro Einwohner festgelegt. Die geschuldete Entschädigung nimmt bei steigender Einwohnerzahl zu, da erfahrungsgemäss Polizeiaufgaben nicht linear zur Bevölkerungsentwicklung sondern in grösseren Gemeinden überproportional zunehmen. Die Gemeinden wurden in die Berechnung der nun vorgesehenen Pauschalen mit einbezogen.

Weiter gehende Leistungen der Kantonspolizei dagegen werden gesondert und nach Aufwand in Rechnung gestellt. Dabei handelt es sich um Leistungen im Rahmen der gemeindepolizeilichen Aufgaben, die über die polizeiliche Grundversorgung hinausgehen. Folgendes Beispiel wurde in der Kommission genannt: Bei einmaligen Ereignissen wie zum Beispiel der Chilbi, wird keine Rechnung gestellt. Fallen aber mehrere Anlässe hintereinander mit grösseren Problemen an und hat die Gemeinde dabei nicht die nötigen Vorkehrungen mit den Betreibern oder Veranstaltern getroffen, so kann für die geleisteten Dienste nach Aufwand Rechnung gestellt werden.

In Paragraph 3 ist ein Abzug von der Pauschale vorgesehen, wenn eine Gemeinde einen Teil ihrer gemeindepolizeilichen Aufgaben mit ausge-

bildeten Polizistinnen und Polizisten selber wahrnimmt. So werden bei der Entschädigungsberechnung pro 100 Stellenprozente 3000 Einwohner in Abzug gebracht. Teilpensen werden anteilmässig berücksichtigt und Paragraph 4 regelt den Abzug bei gemeindeübergreifenden Vereinbarungen.

Nicht enthalten in der Pauschale ist ferner die Verkehrsinstruktion. Diese Abgeltung ist in Paragraph 5 geregelt. Die Kantonspolizei verrechnet, wie Sie alle wissen, 170 Franken, Spesen inbegriffen, pro Lektion von 45 Minuten. Wird die Verkehrsinstruktion durch die Gemeindepolizei erbracht, bietet die Kantonspolizei Schulungsmaterial und Lehrmittel wie auch Weiterbildungskurse gegen Entgelt an.

Paragraph 6 hält fest, dass die Entschädigungssätze gemäss Paragraphen 2 und 5 sich dem Landesindex der Konsumentenpreise anpassen, wenn sich der Indexstand um 5 Prozentpunkte oder mehr erhöht hat.

Neu ist zudem – dies ist in Paragraph 8 festgeschrieben –, dass die Ordnungsbussen dem Gemeinwesen zukommen, das sie erhoben hat. Damit entfallen künftig aufwändige Abrechnungsverfahren.

Eine von der Direktion für Soziales und Sicherheit eingesetzte Arbeitsgruppe, in welcher ein Vertreter des Verbandes der Gemeindepräsidenten des Kantons Zürich Einsitz hatte, erarbeitete den Verordnungsentwurf. Der Verband wurde zu einer abschliessenden Stellungnahme eingeladen. Weiter wurde auch die Stellungnahme der Interessengemeinschaft kommunaler Polizeivorstände eingeholt.

Die Kommission hat die Verordnung an ihrer Sitzung vom 13. September 2005 in Anwesenheit des Polizeidirektors und eines Verantwortlichen der Kantonspolizei, Hauptmann Roland Gugger, beraten und sich einstimmig für die Genehmigung ausgesprochen.

Die KJS beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und die Verordnung über die Entschädigung für gemeindepolizeiliche Aufgaben zu genehmigen. Ich danke Ihnen.

Renate Büchi-Wild (SP, Richterswil): Die SP-Fraktion tritt auf die Verordnung für die Entschädigung für gemeindepolizeiliche Aufgaben ein und wird sie auch genehmigen. Jetzt befinden wir uns tatsächlich auf der Zielgeraden. Wenn nämlich heute die beiden Verordnungen – diejenige, die wir jetzt besprechen und die nachfolgende – genehmigen, dann kann das Polizeiorganisationsgesetz auf den 1. Januar 2006 in

Kraft gesetzt werden. Die Entschädigungspflicht für Gemeinden ist ja jetzt neu im Polizeiorganisationsgesetz Paragraf 3 Absatz 2 verankert. Neu gilt die Entschädigungspflicht für alle Gemeinden, in denen die Kantonspolizei Zürich kommunale Aufgaben wahrnimmt. In der Verordnung werden die Entschädigungsgrundsätze festgelegt. Dort gibt es auch die Pauschalansätze, wie sie schon Regula Thalmann genannt hat, die von 5 Franken bis 12.50 Franken pro Kopf, pro Einwohnerin oder Einwohner gelten. Dabei kommen wir noch mit einem blauen Auge davon, weil dieser Ansatz im Gegensatz zum Kanton Aargau, wo pro Kopf 50 Franken verlangt werden, doch noch recht moderat daherkommt. Die zweite wichtige Kennzahl in der Verordnung legt fest, dass das pro 2000 Einwohnerinnen und Einwohner eine Vollstelle für eine Polizistin oder einen Polizisten gerechnet werden muss. Mit der Ablehnung der Initiative zur Einheitspolizei wurde das System der kommunalen Polizeien bestätigt und gestärkt. Die Gemeinden sind aber frei, wie sie ihre Aufgabe, für Ruhe und Ordnung zu sorgen, nach Paragraf 54 im Gemeindegesetz erfüllen wollen. Sie haben dazu verschiedene Möglichkeiten; eine davon ist eben ein Vertrag mit der Kantonspolizei Zürich. Wann könnte es zwischen Gemeinden, die die Grundversorgung bei der Kapo einkaufen, und der Kantonspolizei zu Differenzen kommen? Spätestens dann, wenn die Gemeinden der Meinung wären, dass sie zu wenig gut betreut würden, dass die Kantonspolizei zu wenig präsent ist und nicht da, wenn sie gebraucht wird. Oder auch, wenn es darum geht, welche Spezialdienste schlussendlich wirklich noch zusätzlich verrechnet werden dürfen.

Dann zur Verkehrsinstruktion; das ist ein spezielles Kapitel. Nachdem sie ins POG aufgenommen wurde, ist sie eine Aufgabe, die die Gemeindepolizei für die Gemeinden zu erledigen hat. Wenn sie aber von der Kapo erteilt wird zum – finden wir in den Gemeinden – eher stolzen Preis von 170 Franken pro 45 Minuten, wird sie von der Kapo auch erteilt. Die meisten Gemeinden haben einen Vertrag abgeschlossen, der mindestens zwei Jahre dauert, und ich hoffe, dass viele Gemeinden in dieser Zeit auch überprüfen, ob sie die Verkehrsinstruktion auf eigener Basis erteilen könnten, welches auf die Dauer die bessere Lösung ist oder sein könnte.

In der Vorlage 4264 sind also die Grundlagen für die zukünftige Entgeltung von Leistungen und Spezialleistungen der Gemeinden an die Kapo festgehalten. Damit aber die Kantonspolizei zur Zufriedenheit ihrer Vertragspartner und -partnerinnen arbeiten kann, braucht sie –

und das möchte ich nochmals betonen – genügend ausgebildete Polizistinnen und Polizisten. Sonst wird sie ihrer Aufgabe gegenüber den Gemeinden nicht gerecht werden können. Wir in den Gemeinden erwarten eine wahrnehmbare Kantonspolizei, eine Kantonspolizei, die die Einwohnerinnen- und Einwohnernähe sucht und vor Ort ist, wenn wir sie brauchen.

Wenn der Rat heute Morgen diesen beiden Verordnungen zustimmt, steht der Inkraftsetzung, wie schon gesagt, nichts mehr im Weg. Was bis heute teilweise noch als Papiertiger daherkommt, kann dann in die Tat umgesetzt werden. Ich wünsche dem Polizeiorganisationsgesetz auf dem Weg in die Umsetzung viel Glück. Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Christoph Holenstein (CVP, Zürich): Auch die CVP wird die Genehmigung der Verordnung über die Entschädigung für gemeindepolizeiliche Aufgaben unterstützen. Es ist richtig und entspricht der Gleichbehandlung, dass künftig die Entschädigungspflicht für alle Gemeinden und nicht nur für die bevölkerungsstärksten gelten soll, bei denen die Kantonspolizei kommunale Polizeiaufgaben wahrnimmt. Wenn viele Leute auf einem Raum zusammenleben, gibt es im Allgemeinen auch eher mehr Sicherheitsprobleme, weshalb die Sicherheitsprobleme überproportional steigen. Deshalb ist es auch richtig, dass die bevölkerungsreichen Gemeinden pro Kopf mehr bezahlen als die bevölkerungsschwachen. Allerdings ist die Bandbreite des Pro-Kopf-Beitrages zwischen 5 und 12.50 Franken eher fast zu breit angesetzt. Richtig ist auch, dass die Gemeinden, die ihre kommunalen Polizeiaufgaben vollständig erfüllen, der Kantonspolizei nichts schulden. In der Verordnung steht auch noch, dass wenn eine Gemeinde weiter gehende Leistungen der Kantonspolizei beansprucht, diese gesondert und nach Aufwand in Rechnung gestellt werden. Diese Bestimmung lässt einen sehr grossen Ermessensspielraum zu Gunsten der Kantonspolizei und zu Lasten der Gemeinden offen und sollte daher meines Erachtens mit Augenmass angewendet werden – als eine Ausnahmebestimmung. Wenn gesondert und nach Aufwand verrechnet werden darf, muss es sich meines Erachtens daher um eine absolute Spezialleistung der Kantonspolizei handeln oder es liegt eine entsprechende Vereinbarung zwischen den Sicherheitspartnern vor.

Ich bitte Sie, die Verordnung zu genehmigen. Besten Dank.

Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon): Die Kantonspolizei bleibt einstweilen von einschneidenden Sparmassnahmen verschont. Die im Frühling breit diskutierten Abbauszenarien sind vorderhand kein Thema mehr. Dies ist mit Blick auf die Sicherheit im Kanton Zürich zu begrüßen. Dies ist aber auch zu begrüßen mit Bezug auf die heute zur Genehmigung vorliegende Verordnung. Denn eines ist klar: Wenn die Gemeinden ohne eigene Polizei nun neu für die Leistungen der Kapo Geld entrichten müssen, dann haben sie neu auch das Recht, hierfür eine Leistung verlangen zu dürfen. Zu sagen, die Gemeinden bezahlen nun endlich für das, was die Kantonspolizei schon lange gratis erbracht hat, ist eben nur zum Teil richtig. Ich selbst komme aus einer Gemeinde, die erst gerade kürzlich eine Stadtpolizei eingerichtet hat, unter anderem auch deshalb, weil die Kantonspolizei nicht in der Lage war oder nicht immer in der Lage war, den Erwartungen der Gemeinde, die sie bezahlt hat, gerecht zu werden. Wir erwarten von der Kantonspolizei, dass sie inskünftig organisatorisch so gerüstet ist, dass sie die berechtigten Erwartungen der Gemeinden auch tatsächlich erfüllen kann.

Das Postulat meiner Fraktionskollegin Regine Sauter, das sie zusammen mit Regula Thalmann und mir im Frühling 2005 eingereicht hat, hat deshalb an Aktualität nichts verloren. Wir erwarten von der Kantonspolizei auch im Hinblick auf weitere notwendige Sparrunden deshalb weiterhin, dass grösstes Augenmerk auf die Optimierung der heutigen Aufgabenerfüllung gerichtet wird, dass eine klare Priorisierung vorgenommen wird und organisatorische und technische Neuerungen konsequent in eine Effizienzsteigerung der Polizeiarbeit einfliessen. Wir haben das Vertrauen in den Polizeidirektor und den Polizeikommandanten, dass die Kantonspolizei auch bei knapperen Mitteln die Sicherheit im Kanton Zürich, aber auch den Dienst an den Gemeinden jederzeit gewährleisten kann.

Die FDP wird die vorliegende Verordnung genehmigen, wird auch die nachfolgende Verordnung genehmigen und ist zuversichtlich, damit einen Schlussstrich unter einen unerfreulichen jahrelangen Polizeistreit setzen zu können.

René Isler (SVP, Winterthur): Über diese Verordnung äussere ich mich nur kurz, weil auch die SVP der Verordnung über die Entschädigung für gemeindepolizeiliche Aufgaben ganz klar zustimmt. Wir sind der

Meinung, dass durch diese Verordnung auch die Leistungen mit einem Parameter so offen gelegt sind, dass man auch sieht, was wann wo kostet. Wir sind auch der Meinung, dass dadurch auf Gemeindeebenen, die keine eigene Polizeien haben, deren Aufgabengebiet durch die Kantonspolizei wie im bisherigen Rahmen auch durchgeführt werden kann. Wie gesagt, die SVP unterstützt diese Verordnung und ich äussere mich dann nochmals etwas ausführlicher über die Verordnung über die kriminalpolizeilichen Aufgabenteilung.

Thomas Ziegler (EVP, Elgg): Ich kann mich ganz kurz fassen und möchte nicht wiederholen, was bereits gesagt worden ist. Auch die EVP stimmt dieser Verordnung zu. Zwei kurze Punkte.

Die Entschädigungspflicht auch für kleine Gemeinden stellt diese natürlich schlechter als vorher. Dennoch, auch wenn wir das bedauern, ist diese Entschädigungspflicht im Grundsatz und auch in der Höhe richtig. Allerdings wird sich auch für grosse Gemeinden erst noch zeigen, ob die Kantonspolizei angesichts der Bestandesprobleme wirklich auch die Aufgaben erfüllen kann, die nötig sind, die auch erwartet werden, wie das Kollege Thomas Vogel schon ausgeführt hat.

Der zweite Punkt betrifft die Verkehrsinstruktion. Ganz glücklich sind wir nicht mit dieser Lösung, dass dies nun ganz auf die Gemeinden abgewälzt wird, vor allem, weil es halt doch zu einem recht hohen Preis zu erfolgen hat. Aber das ändert nichts daran, dass wir dieser Verordnung zustimmen werden. Danke.

Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden): Ich gestatte mir, mich gleich zu beiden Verordnungen zu äussern. Das POG war eine Zangengeburt. Wir haben über Monate hinweg darüber diskutiert, dann wurde es vom Kantonsrat zurückgewiesen und am 29. November 2004 schliesslich verabschiedet. Im Nachhinein kann man sagen, die Auseinandersetzungen zwischen Kantons- und Stadtpolizei haben sich gelohnt. Die Probleme wurden wirklich ausdiskutiert. Es wurden Lösungen gefunden und Eckwerte erstellt, mit denen alle Betroffenen leben können. Und die Aufgabe des Verkehrsunterrichts konnte auch noch ins POG aufgenommen werden. Das finden wir positiv. Die Eckwerte wurden in die Verordnung aufgenommen und können nun in die Tat umgesetzt werden. Dank der langen Diskussionen, die wir bei den Beratungen zum POG hatten, waren nun im Zusammenhang mit den Verordnungen die

Diskussionen eben nicht mehr nötig. Wir empfehlen Ihnen, beiden Verordnungen zuzustimmen.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Es haben alle Fraktionen gesprochen. Sicherheitsdirektor Ruedi Jeker verzichtet. Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt, Sie haben Eintreten beschlossen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 148 : 0 Stimmen, die Verordnung zu genehmigen.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Genehmigung der Verordnung über die kriminalpolizeiliche Aufgabenteilung (*Reduzierte Debatte*)

Antrag des Regierungsrates vom 6. Juli 2005 und gleich lautender Antrag der KJS vom 13. September 2005 **4268**

Regula Thalmann-Meyer (FDP, Uster), Präsidentin der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit (KJS): Die meisten der hier Anwesenden kennen die Entstehungsgeschichte dieser Verordnung. Es war, wie Regierungsrat Ruedi Jeker in der Kommission zutreffend festhielt, eine der offensten Erarbeitungen einer Verordnung.

Ein kurzer Rückblick: Die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit definierte nach der Absetzung der POG-Debatte im Rat im Mai 2004, die sich nach Abschluss ihrer Beratungen zum POG ergebenden Eckwerte für die kriminalpolizeiliche Aufgabenteilung zwischen Kantonspolizei und Stadtpolizei Zürich. Die Direktion für Soziales und Sicherheit setzte daraufhin eine Arbeitsgruppe ein, welche auf Grund der Kommissionsvorgaben ein Arbeitspapier in Form eines Verordnungsentwurfs erarbeitete. Dieses wurde in der Kommission intensiv diskutiert und auch den Fraktionen zur Kenntnis gebracht. Die vorliegende vom Regierungsrat zur Genehmigung beantragte Verordnung stützt sich auf die von der Kommission vorgegebenen Eckwerte. Be- und erarbeitet wurde sie, zusammen mit der Stadtpolizei Zürich, von

einer Arbeitsgruppe unter Leitung des Chefs der Kriminalpolizei der Kantonspolizei. Es ging darum, dass unter denselben Begriffen alle denselben Inhalt verstehen. Die neben der Kantonspolizei hauptsächlich betroffenen Städte Zürich und Winterthur haben dieser Verordnung zugestimmt. Die Regelung entspricht grundsätzlich der heute schon gelebten Praxis.

Im ersten Teil der Verordnung wird in den Paragraphen 1 bis 3 nach Delikten, Vorgehen und Mitteln definiert, was zu den komplexen Strafrechtsfällen im Sinne von Paragraph 13 Absatz 2 POG gehört. Diese Fälle gehören nicht zur kriminalpolizeilichen Grundversorgung.

Im zweiten Teil werden die Zuständigkeiten geregelt. Paragraph 5 hält fest, dass der Kantonspolizei grundsätzlich die komplexen Strafrechtsfälle und die von den Bundesbehörden delegierten Verfahren zugewiesen werden. Ferner stellt die Kantonspolizei im ganzen Kanton die kriminalpolizeiliche Grundversorgung sicher, vorbehaltlich – wie in Paragraph 20 POG festgehalten – der Zuständigkeit der Stadtpolizeien Zürich und Winterthur sowie weiterer kommunaler Polizeien, denen Aufgaben in diesem Bereich übertragen worden sind.

Für die kriminalpolizeiliche Grundversorgung ist auf dem Gebiet der Stadt Zürich die Stadtpolizei Zürich zuständig. Zu dieser Grundversorgung gehören gemäss Paragraph 21 POG Absatz 1 zur Bewältigung der stadtspezifischen Kriminalität auch die Verfahren im Zusammenhang mit der Betäubungsmittelszene, Kinder- und Jugendproblemen sowie dem Sexmilieu. Paragraph 6 in der Verordnung definiert dazu den Deliktekatalog.

In Paragraph 7 ist die Zuständigkeit der Stadtpolizei Winterthur auf dem Gebiet der Stadt Winterthur festgehalten. Auch diese richtet sich nach einem Deliktekatalog und stützt sich auf eine bereits heute geltende Vereinbarung.

Im dritten Teil werden in den Paragraphen 9 bis 12 unter anderem die Verfahrensabtretung und die Zuständigkeit bei mehreren Straftaten geregelt. Ferner werden die Sicherungsmassnahmen, die Amts- und Rechtshilfe, die Zusammenarbeit sowie das Verfahren bei Zuständigkeitskonflikten geregelt.

Die Kommission hat die Verordnung an ihrer Sitzung vom 13. September 2005 in Anwesenheit des Polizeidirektors und eines Verantwortlichen der Kantonspolizei, Hauptmann Heinrich Guggenbühl, beraten und sich einstimmig für die Genehmigung ausgesprochen.

Wir stehen am Ende eines steinigen und dornenvollen Weges, was die Festschreibung der Polizeiorganisation im Kanton Zürich betrifft. Es wurde auch schon in verschiedenen Voten darauf hingewiesen. Als Präsidentin der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit bin ich, zusammen mit den Kommissionsmitgliedern, überzeugt, dass wir durch das POG und die dazu gehörenden Verordnungen, von denen wir heute ja eine schon genehmigt haben und diese hier hoffentlich in Kürze genehmigen werden, den Polizeikorps im Kanton Zürich einen gangbaren Weg für ihren Auftrag und ihre Zusammenarbeit bereitet haben. Trotz der für Aussenstehende recht ausführlichen, fallbezogenen Regelung in dieser Verordnung sind wir der Auffassung, dass die Umsetzung gewährleistet ist. Nun hängt es von den beteiligten Korps ab, wie sie diesen Weg zum Wohle der Bevölkerung gemeinsam gehen. Ich jedenfalls wünsche allen Beteiligten gute Zusammenarbeit und Augenmass bei allfälligen Konflikten.

Die KJS beantragt Ihnen einstimmig Eintreten auf diese Verordnung und sie zu genehmigen. Ich danke Ihnen.

Martin Naef (SP, Zürich): Ich möchte Ihnen aus Sicht der SP kurz zusammenfassen, warum auch wir diese Verordnung eine gute Verordnung finden, der wir hier vorbehaltlos zustimmen können. Es drückt sich nämlich in dieser Verordnung genau das aus, was das POG will: Die Gemeinden, vorab die Städte Zürich und Winterthur, werden ernst genommen. Die Verordnung entspricht dem, was die Kommission als Grundlage ihrer Zustimmung erarbeitet hat. Was die Stadt Zürich betrifft, so wurden ihre Vertreter in die Erarbeitung der Verordnung einbezogen. Das schafft Vertrauen. Für die Stadt Zürich ist diese Verordnung eine gute Lösung, weil – ich erinnere nochmals daran –, wie es im POG eben vorgesehen ist, die Stadt Zürich dort besser bleiben darf, besser sein darf, wo sie es tatsächlich eben auch ist. Das ist bei den Jugenddelikten, es ist im Milieu und es ist im Bereich der Betäubungsmittel, überall dort also, wo die Kenntnisse der lokalen Verhältnisse, wo Vernetzung mit anderen beteiligten Stellen besonders wichtig sind.

Wir haben hier eine äusserst detaillierte Lösung vor uns. Wir sind uns aber bewusst, dass es hier eben um ein Instrument geht, das Klarheit schaffen soll und Konflikte vermeiden will. Darum ist der Detaillierungsgrad in dieser Höhe gut. Noch besser aber ist die allgemeine Akzeptanz dieser Regelung, denn – Sie wissen es – der bemerkenswertes-

te Satz der regierungsrätlichen Weisung zu dieser Verordnung steht auf Seite 3, da heisst es: «Die neben der Kantonspolizei hauptsächlich betroffenen Städte Zürich und Winterthur haben diesem Entwurf zugestimmt.» Wenn man sich der Geschichte des so genannten Zürcher Polizeistreites erinnert, so ist dieser Satz in seiner schlichten Banalität geradezu wunderschön. Wenn man den folgenden Satz liest, der da lautet: «Die Regelung entspricht grundsätzlich der schon heute gelebten Praxis» et cetera, so könnte man sich allenfalls zur Frage hinreissen lassen: Warum denn nicht gleich? Aber wir lassen das hier und stellen fest: Die nun vorliegende Regelung ist das Resultat einer sehr umsichtigen Kommissionsarbeit, eines langen Atems und der Lernfähigkeit aller Beteiligten.

Ich möchte an dieser Stelle der Kommission, vor allem ihrer Präsidentin Regula Thalman für diese hartnäckige Umsicht, Regierungsrat Ruedi Jeker für die Beruhigung, die er in diese Angelegenheit gebracht hat, danken. Es stimmt mich zuversichtlich für die Beratungen zum Polizeigesetz, das ja auch einige Aspekte enthält, die zum grossen Kino durchaus taugen. Vor allem aber auch den betroffenen Polizistinnen und Polizisten aller Korps möchte ich herzlich danken, die in ihrer schwierigen Arbeit trotz der Aufgeregtheiten der hohen Politik im Dienst an der Sache und im Geiste der Zusammenarbeit aller nachgekommen sind. Ich hoffe, der Kanton hat bei dieser Übung auch etwas über den Erfolg versprechenden Weg des Umgangs nicht nur mit der Stadt Zürich, sondern mit den Gemeinden überhaupt gelernt. Als man sich zusammensetzte und zuzuhören begann, da ging es! Das gilt auch für die Arbeit in der Kommission. Auch das gibt es also noch in der Politik und das ist sehr, sehr gut so. Danke.

René Isler (SVP, Winterthur): Mit der Verordnung über die polizeiliche Aufgabenteilung innerhalb unseres Kantons wurde sicher eine für alle Gemeinden, aber auch involvierten Polizeien ausgewogene Lösung gefunden. Dieser vor allem emotional hoch gehenden Zankapfel, vor allem zwischen der Kantons- und der Stadtpolizei Zürich konnte durch längere und involvierte Arbeit innerhalb der KJS so bereinigt werden, dass heute, sagen wir einmal, von einem Burgfrieden gesprochen werden kann. Ob mit der Verordnung beziehungsweise dem Gesamtpaket des POG nun aber wirklich auch Kosten gespart werden können – das war ja eigentlich einmal der Anstoss zu diesem Gesetz – ist realistisch

und praxisnah betrachtet kaum der Fall. Wichtig erscheint, dass nun vor allem die kriminalpolizeilichen Aufgaben zwischen der Kantonspolizei und der Stadtpolizei Zürich so geregelt werden können, dass beide Polizeien in ihren Kernaufgaben so handeln können, wie sie es müssen. Dass auch die Stadtpolizei Winterthur hier namentlich so erwähnt wird, ist natürlich eine erfreuliche Tatsache. Sie kennen ja meine Interessenbindung: Ich selber bin seit über 20 Jahren bei der Stadtpolizei Winterthur tätig.

Abschliessend kann man sicher sagen, dass da die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit eine mordsmässige und schweisstreibende Arbeit verrichten musste und am Schluss nun doch eine Lösung da steht, da jedermann mit Respekt und Vertrauen behandelt wird und niemand das Gesicht verloren hat.

Im Namen der SVP bitte ich Sie, auch dieser Verordnung zuzustimmen.

Thomas Ziegler (EVP, Elgg): Wir begrüßen die ausführliche und detaillierte Regelung der Zusammenarbeit zwischen Kantons- und Stadtpolizei. Sie garantiert, dass die Korps vor allem dort eingesetzt werden, wo sie ihre Stärken haben. Das zeigt doch, dass die Chancen, dass dieser leidige Polizeistreit nun wirklich beendet ist, gross sind – zum Wohle von Stadt und Land. Ein Zeichen dafür ist zum Beispiel auch die Regelung für die Fälle, in denen die gleiche Täterschaft Straftaten sowohl in einer der beiden Städte als auch auf der Landschaft begangen hat. Um diese Zusammenarbeit der Polizeikorps zu optimieren, wird zum Beispiel auch das Amtsgeheimnis gegenseitig aufgehoben. Sollten doch noch Kompetenzstreitigkeiten vorkommen, entscheidet die Oberstaatsanwaltschaft, und zwar unverzüglich und definitiv.

In diesem Sinne hoffen wir auf eine gute Zusammenarbeit dieser beiden Korps und beantragen mit den andern Fraktionen Zustimmung.

Regierungsrat Ruedi Jeker: Wenn ich Ihnen zuhöre, kommen mir zwei Sprichworte in den Sinn: «Ende gut – alles gut» oder «Gut Ding will Weile haben». Wir haben für diese beiden Verordnungen in den Kommissionen viel Zeit für einzelne Worte aufgewendet und ich muss sagen, das ist gut so, es hat sich gelohnt. Zwar ging es nicht um Wortklaubereien, sondern es ging um das Ringen um die Worte, damit man

unter demselben den gleichen Inhalt versteht. Ich glaube, das ist uns gelungen, und darum freue ich mich über Ihre Zustimmung.

Ich möchte damit auch meinen herzlichen Dank zum Ausdruck bringen: gegenüber der Kommissionspräsidentin Regula Thalmann, aber auch allen Kommissionsmitgliedern und gegenüber meinen Mitarbeitenden, welche über lange Zeit immer wieder bemüht waren, ihr Bestes zu geben. Ich werde damit dem Regierungsrat beantragen, das Polizeiorganisationsgesetz und die Verordnungen auf den 1. Januar 2006 in Kraft zu setzen. So können wir im ganzen Kanton mit einheitlichen Vorstellungen und, so glaube ich, auch mit knappen Mitteln der Bevölkerung die bestmögliche Sicherheit bieten. Ich danke Ihnen.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt. Sie haben Eintreten beschlossen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 150 : 1 Stimmen, die Verordnung zu genehmigen.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Richtplanrevision ohne Änderung von Lage und Länge der Pisten sowie ohne Pistenneubauten auf dem Flughafen Zürich

Dringliches Postulat Urs Hany (CVP, Niederhasli), Hans Frei (SVP, Regensdorf) und Martin Mossdorf (FDP, Bülach) vom 19. September 2005

KR-Nr. 257/2005, RRB-Nr. 1461/19. Oktober 2005 (Stellungnahme)
(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 31/2005)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, dafür zu sorgen, dass für die Richtplanrevision Verkehr, Kapitel 4.6. Luftverkehr Flughafen Zürich Kloten, jegliche Planungs- und Projektierungsarbeiten betreffend Änderungen von Lage und Länge der Pisten sowie Pistenneubauten unterlassen werden.

Begründung:

Zurzeit ist das Bundesamt für Zivilluftfahrt daran, für den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) das Objektblatt Flughafen Zürich zu überarbeiten. Diesbezüglich ist es notwendig, dass die Fachleute in Bern ein klares Signal aus Zürich erhalten. Das kantonale Parlament soll dahingehend seinen Willen kundtun, dass ein weiterer Ausbau des Pistensystems vorläufig undiskutabel ist.

Der Flughafen Zürich ist für das Volk, die Wirtschaft und für das ganze Land nicht mehr wegzudenken und somit notwendig.

Die Bevölkerung um den Flughafen Zürich steht zu ihrem Flughafen, ist aber zurzeit nicht bereit, allfällige Aus- und Neubaupläne hinzunehmen. Die Planungssicherheit auf der Basis des gebauten Pistensystems ist von grösster Bedeutung, schafft Vertrauen und entspannt die Situation im Streit um die weitere Zukunft des Flughafens Zürich.

Das Objektblatt Flughafen Zürich im SIL wird zurzeit überarbeitet. Eine klare Willensäusserung aus dem Kanton Zürich ist jetzt sofort notwendig.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 26. September 2005 dringlich erklärt.

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

Die Flughafenregion ist zurzeit Gegenstand von zwei Planungsprozessen. Der Bund setzt mit dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Objektblatt Flughafen Zürich, die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Zivilluftfahrt der Schweiz um, die zur Erfüllung dieser Bundesaufgabe notwendig sind. Mit dem kantonalen Richtplan sorgt der Kanton Zürich auf seinem Gebiet für die Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politikbereiche hinweg. Diese Raumplanungsinstrumente sind nicht in Konkurrenz zueinander, sondern stehen gleichrangig und ergänzend nebeneinander. Zur möglichst raschen Wiederherstellung der Rechtssicherheit werden SIL und kantonaler Richtplan inhaltlich und zeitlich miteinander koordiniert und im Rahmen des SIL-Verfahrens zudem mit den Richtplänen der anderen betroffenen Kantone (Aargau, Schaffhausen) abgestimmt.

Der SIL-Prozess gliedert sich in zwei Phasen. In der ersten Phase werden die fachtechnischen Grundlagen erarbeitet. Dabei werden Betriebsvarianten für den Flughafen Zürich entwickelt und auf deren Sicherheitstechnische Machbarkeit hin überprüft. Diese Varianten werden anschliessend einer Bewertung unterzogen, welche die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten im Quervergleich gestattet. Die zweite Phase betrifft das ordentliche SIL-Verfahren nach der Raumplanungsgesetzgebung des Bundes mit den dort vorgesehenen Mitwirkungsrechten. Konflikte zwischen Sach- und Richtplanung, die im Verlauf dieser Verfahrensphase nicht ausgeräumt werden können, sind im Bereinigungsverfahren nach Raumplanungsgesetz zu lösen, wobei der Bundesrat endgültig über beide Planungsinstrumente entscheidet.

Der Regierungsrat hat wiederholt zur Rolle und zu den Zielen des Kantons Zürich im Zusammenhang mit dem SIL-Prozess Stellung genommen (siehe Anfrage KR-Nr. 382/2004 und Interpellation KR-Nr. 31/2005). Im Gegensatz zum SIL-Prozess der Jahre 2001/2002 werden im laufenden Verfahren zunächst die notwendigen fachlichen Grundlagen erarbeitet. Erst dann ist vorgesehen, dass die gesetzlich vorgeschriebenen öffentlichen Mitwirkungsverfahren zum SIL und zum kantonalen Richtplan eingeleitet werden und damit – in Kenntnis der möglichen Betriebsvarianten sowie deren Auswirkungen auf Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft – eine umfassende politische Diskussion stattfinden soll.

Um die Auswirkungen des Flugbetriebes auf die Bevölkerung und die Umwelt möglichst gering zu halten, ist eine vertiefte Prüfung von Infrastrukturmassnahmen im Sinn von Pistenausbauten im laufenden Planungsprozess zweckmässig (Beschluss des Regierungsrates vom 15. Dezember 2004 [RELIEF]). Dies auch im Bewusstsein der dabei geltenden gesetzlichen Mitwirkungs- und Entscheidungskompetenzen des Kantonsrates und der Bevölkerung.

Das Verfahren für die Revision des kantonalen Richtplans sieht ausdrücklich die rechtzeitige Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger vor (§ 7 Abs. 1 Planungs- und Baugesetz, PBG, LS 700.1). Nach Auswertung der Anhörung wird die Richtplanvorlage überarbeitet und mit Beschluss des Regierungsrates an den Kantonsrat überwiesen. Die zuständige Kommission behandelt vorerst die Richtplanvorlage für die öffentliche Auflage (vgl. § 7 Abs. 2 PBG). Nach Abschluss der Kommissionsberatung wird der kantonale Richtplan im Kantonsratsplenium beraten und festgesetzt (§ 32 Abs. 1 PBG). Erst mit der danach einzuholenden Genehmigung durch den Bundesrat wird der kantonale Richtplan für die Behörden des Bundes, der Nachbarkantone und im Kanton Zürich verbindlich. Der Kantonsrat ist auch ohne parlamentarischen Vorstoss jederzeit in der Lage, seine Aufgaben und Kompetenzen im Bereich der Raumplanung wahrzunehmen. Im Gegensatz zu dem mit dem Postulat verlangten Vorgehen kann der Kantonsrat seine Verantwortung für die raumplanerische Entwicklung der Flughafenregion stärker wahrnehmen, wenn er die ordentlichen Verfahren zum SIL-Objektblatt Flughafen Zürich und zur Revision des entsprechenden kantonalen Richtplans abwartet und dann in Kenntnis der Fakten über die Richtplanrevision Einfluss auch auf den SIL-Prozess nimmt. Denn der Bund hat sich seinerseits verpflichtet, die Festlegung des SIL-Objektblattes Flughafen Zürich zeitlich mit der Genehmigung des kantonalen Richtplans zu koordinieren.

Die dem Postulat zu entnehmende Befürchtung, dass ohne Planungs- und Projektierungsstopp bei der Richtplanrevision der politische Entscheid über solche Massnahmen vorweggenommen werden könnte, ist auch sonst unbegründet. Denn Veränderungen von Länge oder Lage von Pisten am Flughafen Zürich muss der Kantonsrat gemäss § 19 Abs. 2 des Flughafengesetzes (LS 748.1) in Form eines referendumsfähigen Beschlusses bewilligen, sodass ein solcher Entscheid letztlich ohnehin der stillschweigenden oder ausdrücklichen Zustimmung der Stimmberechtigten untersteht.

Im Übrigen würden die entsprechenden Planungs- und Projektierungsarbeiten im SIL-Verfahren gleichwohl stattfinden. Denn das BAZL hat sich dafür ausgesprochen, alle denkbaren flugbetrieblichen Lösungsansätze vorbehaltlos zu prüfen, d. h. sowohl Betriebsvarianten für das bestehende Pistensystem als auch solche, die Veränderungen von Lage und/oder Länge der Pisten voraussetzen. Der Kanton Zürich besitzt keine Handhabe, diese Prüfung flugbetrieblicher Ansätze im SIL zu verhindern. Zudem würde ein frühzeitiges Ausschliessen möglicher raumwirksamer Entwicklungen einer Nichterfüllung des langfristig ausgerichteten raumplanerischen Grundauftrages gleichkommen. Dieser Grundauftrag gilt für das SIL-Objektblatt und den kantonalen Richtplan (vgl. § 21 Abs. 2 PBG) gleichermassen. Entgegen der im Postulat vertretenen Auffassung lässt sich deshalb eine langfristige Planungssicherheit nur dann schaffen, wenn auch künftige Entwicklungsrichtungen frühzeitig erkannt und sachgerecht berücksichtigt werden.

Auf Grund der vorstehenden Ausführungen ist es somit weder zielführend noch angezeigt, den Regierungsrat in seinen Vorbereitungsarbeiten für die Ausarbeitung einer Richtplanvorlage einzuschränken und dadurch das SIL-Verfahren inhaltlich präjudizieren zu wollen. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat deshalb, das dringliche Postulat KR-Nr. 257/2005 nicht zu überweisen.

5. SIL-Verfahren

Interpellation Martin Mossdorf (FDP, Bülach) und Mitunterzeichnende vom 7. Februar 2005

KR-Nr. 31/2005, RRB-Nr. 472/30. März 2005

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 257/2005)

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

In seiner Sitzung vom 15. Dezember 2004 hat der Regierungsrat die Volkswirtschaftsdirektion beauftragt, im Rahmen des Projektes «Umsetzung Flughafenpolitik» als Vorbereitung für das förmliche SIL-Verfahren die Grundlagen bezüglich Infrastrukturentwicklung und Flugbetrieb zu konkretisieren. Dabei sollen einzelne Vorschläge des Expertenberichts «RELIEF» berücksichtigt werden, insbesondere eine Kombination der beiden Betriebskonzepte «Nord» und «Ost». Des

Weiteren will der Regierungsrat die Verlängerung der Piste 10/28 um 450 Meter nach Westen sowie der Piste 14/32 um 400 Meter nach Norden prüfen. Ebenfalls zieht er den Bau einer aus seiner Sicht allfällig notwendig werdenden Parallelpiste in Erwägung. Die Ausbaupläne für das Pistensystem ermöglichen mittelfristig eine Kapazitätsausweitung des Flughafens Zürich Kloten und ziehen mehr Immissionen nach sich. Das Festhalten an einer Fluglärm-Kanalisation im Norden ohne Prüfung der Möglichkeiten einer Fluglärmverteilung privilegiert den Süden auf Kosten der Bevölkerung anderer Regionen um den Flughafen.

Es stellen sich deshalb folgende Fragen:

1. Mit welchen Massnahmen will der Regierungsrat verhindern, dass der Ausbau der Pisten 10/28 und 14/32 zu einer Kapazitätserweiterung missbraucht wird?
2. Der Regierungsrat will die Option einer Parallelpiste offen halten. Wie hoch ist die Kapazitätsobergrenze an Flugbewegungen (An- und Abflüge), welche er kommenden Generationen zumuten will?
3. Welche raumplanerischen Konsequenzen ergeben sich aus der Tatsache, dass die Regierung an einem möglichen Bau der Parallelpiste festhalten will?
4. Unterstützt der Regierungsrat Planungsszenarien, die mit bis zu 420'000 An- und Abflügen rechnen?
5. Beurteilt der Zürcher Regierungsrat den allfälligen Bau einer Parallelpiste unter dem Gesichtspunkt des Natur- und Heimatschutzes als verfassungskonform?
6. Trotz klarem Widerstand vieler Zürcher, Schaffhauser und Aargauer Gemeinden, der Aargauer Regierung sowie der süddeutschen Landes- und Kommunalvertreter setzt die Zürcher Regierung auf eine Lärmkanalisation im Norden. Welche sachlichen Überlegungen stehen einer ernsthaften Prüfung des Prinzips einer angemessenen Fluglärmverteilung (wie z.B. das Rotationsprinzip) entgegen?
7. Mit welchen Argumenten begründet die Zürcher Regierung, dass gewisse Bevölkerungsteile völlig vom Fluglärm verschont bleiben sollen?
8. Aus welchen Gründen beurteilt die Zürcher Regierung eine Nachruhe zwischen 22.00 und 7.00 Uhr sowie eine Begrenzung der jährlichen

Flugbewegungen auf 320 000 als nicht vereinbar mit einer positiven volkswirtschaftlichen Entwicklung unseres Kantons?

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

Der Regierungsrat hat bereits im Zusammenhang mit der Anfrage KR-Nr. 382/2004 ausführlich zum Verfahren für den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, Objektblatt Flughafen Zürich, Stellung genommen. Die Grundlagenarbeiten des Kantons Zürich für den im Jahr 2006 einsetzenden förmlichen Teil des SIL-Verfahrens sowie für die weiteren Verfahren (kantonaler Richtplan und Revision des Planungs- und Baugesetzes) werden eine breite Palette von Lösungsansätzen umfassen. Die Grundlagenarbeiten dienen dazu, die verschiedenen Lösungsansätze auf einen vergleichbaren Stand zu bringen, auf ihre Machbarkeit zu prüfen und schliesslich auf Grund der rechtlichen und politischen Vorgaben zu bewerten. In seiner Entscheidung vom 15. Dezember 2004 betreffend die Beurteilung der Ergebnisse des Projekts RELIEF hat der Regierungsrat noch nicht für oder gegen die dort vorgeschlagenen Lösungsansätze Stellung genommen, sondern nur diejenigen ausgewählt, die im Rahmen der Grundlagenarbeiten zum SIL vertieft untersucht werden sollen. Ob diese Ansätze gegenüber anderen besser abschneiden, wird sich erst im Rahmen des Bewertungsverfahrens am Schluss der Grundlagenarbeiten zum SIL-Prozess weisen.

Die Vorgaben des Regierungsrates für den SIL-Prozess werden sich vorrangig an den geltenden Gesetzen auf nationaler und kantonaler Ebene sowie an der Flughafenpolitik vom 15. September 2004 ausrichten. Was den Schutz der Bevölkerung angeht, legt die Flughafenpolitik des Regierungsrates vom 15. September 2004 fest, dass die Anzahl der von schädlichem oder lästigem Fluglärm betroffenen Einwohner zu begrenzen und zu verringern ist. Massgebend für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit der Lösungsansätze ist damit ein objektiv nachvollziehbares, über die Flugregion gesamthaft ermitteltes Kriterium. Im Gegensatz zum SIL-Prozess der Jahre 2001 und 2002 sollen die Grundlagenarbeiten fertig gestellt werden, bevor die gesetzlich vorgeschriebenen öffentlichen Mitwirkungsverfahren zum SIL und zum kantonalen Richtplan eingeleitet werden. Mit diesem Vorgehen soll sichergestellt werden, dass die politische Diskussion auf Grund von gesicherten Fakten stattfindet. Es dient dem Verfahrensablauf nicht, wenn der Regie-

rungsrat bereits kurzfristig inhaltlich zu einzelnen Lösungsansätzen Stellung nimmt.

Zu Frage 1:

Der Regierungsrat hat in seinem veröffentlichten Beschluss vom 15. Dezember 2004 betreffend die Beurteilung der Ergebnisse des Projekts RELIEF eine vertiefte Prüfung der Verlängerung der Pisten 28 und 32 im Rahmen des SIL-Verfahrens als zweckmässig erachtet. Es wird zu untersuchen sein, in welchem Umfang eine der Lärmentlastung dienende langfristige Aufwertung des Konzepts «Ost» bauliche Massnahmen am Pistensystem voraussetzt. Pistenverlängerungen dieser Art sollen nach Vorgabe des Regierungsrates ausschliesslich der qualitativen Verbesserung im Interesse der Bevölkerung, der Sicherheit und der Zuverlässigkeit des Betriebs dienen. Gemäss den bisherigen Untersuchungen ergeben sich alleine durch Verlängerungen bestehender Pisten gegenüber dem heutigen Pistensystem weder für Starts noch für Landungen Kapazitätssteigerungen. Sollten die weiteren Abklärungen zeigen, dass die beiden Pistenverlängerungen wider Erwarten einen Kapazitätszuwachs ermöglichen, müssen Gegenmassnahmen festgelegt werden.

Die vertiefte Prüfung der Kapazitätsauswirkungen und die Entwicklung allfälliger Gegenmassnahmen erfolgen im Rahmen der Grundlagenarbeiten zum SIL. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist eine Auskunft darüber nicht möglich.

Zu Frage 2:

Das bestehende Pistensystem ist technisch für 350'000 Flugbewegungen ausgelegt. Der Regierungsrat hat es im erwähnten Beschluss vom 15. Dezember 2004 auf Grund des gesetzlichen Raumplanungsauftrags, des Anspruchs auf planerische Rechtssicherheit sowie des Nachhaltigkeitsprinzips als seine Verantwortung erachtet, auch Vorsorge für die langfristige Entwicklung zu treffen. In einem langfristigen Zeithorizont darf ein Parallelpistensystem nicht von vornherein abgelehnt werden. Im Sinne der Vorsorge sind vielmehr entsprechende Handlungsspielräume für die langfristige Entwicklung offen zu halten, auch wenn eine Parallelpiste gegenwärtig aus betrieblicher Sicht nicht nötig ist und sich aus gesellschaftlichen und ökologischen Gründen deshalb kaum rechtfertigen liesse. Der Entscheid, ob später von der Möglichkeit einer Parallelpiste Gebrauch gemacht werden soll, und wenn ja, in welchem Umfang, ist den nachfolgenden Generationen zu überlassen und wird

im Verfahren nach § 19 des Flughafengesetzes (LS 748.1; referendumsfähiger Beschluss des Kantonsrates) zu treffen sein.

Zu Frage 3:

Damit die raumplanerische Vorsorge sachgerecht vorgenommen werden kann, müssen weitere Entscheidungsgrundlagen bereitgestellt werden. Die flugbetrieblichen Grundlagen für eine langfristige Entwicklung müssen im Zusammenhang mit den bereits erwähnten Vorbereitungsarbeiten für das SIL-Verfahren erst noch so weit konkretisiert werden, dass die raumplanerische Vorsorge räumlich präzise festgelegt und nachvollziehbar begründet werden kann. Erst auf dieser Grundlage wird es möglich sein, die künftigen Richtplan-Festlegungen «Abgrenzungslinie» (Zweck: Rechtssicherheit für Wohnungsbau in erschlossenen Bauzonen) und «Flughafenperimeter» (Abgrenzung des Areals für bestehende und künftige Bauten und Anlagen, die dem Flugbetrieb dienen) zu treffen.

Zu Frage 4:

Wie oben erwähnt ist das bestehende Pistensystem technisch für 350'000 Flugbewegungen ausgelegt. Der Regierungsrat hat bereits mit seinem Beschluss zur Flughafenpolitik vom 15. September 2004 festgelegt, dass heute Massnahmen am Pistensystem nur so weit geprüft werden sollen, als sie qualitativen Verbesserungen dienen (d. h. Verminderung der Fluglärmbelastung bzw. Verbesserung der Sicherheit und der Zuverlässigkeit von Betriebskonzepten); allfällige Kapazitätserhöhungen sind mit Gegenmassnahmen zu verhindern. Die Planungseckwerte für die langfristige Entwicklung werden im Rahmen des SIL-Verfahrens erst noch festgelegt. Aber auch hier gilt, dass die politische Entscheidung über konkrete Entwicklungsschritte vorbehalten bleibt.

Zu Frage 5:

Der Bau eines wie auch immer gearteten Parallelpistensystems am Flughafen Zürich hätte Eingriffe in Flachmoore von nationaler Bedeutung zur Folge (vgl. Bundesinventar der Flachmoore [SR 451.33 Anhang I] sowie Art. 78 Abs. 5 Bundesverfassung [SR 101]). Ob eine Entlassung betroffener Flächen aus dem Inventar zulässig wäre, kann heute nicht abschliessend beantwortet werden. Diese Klärung ist allerdings auch erst dann erforderlich, wenn sich künftige Generationen für das Einlösen der Option Parallelpiste entscheiden sollten. Im Rahmen der mit der Revision des kantonalen Richtplans im Bereich Flughafenregion zu treffenden Festlegungen ist es zunächst ausreichend, auf den

offensichtlichen Abstimmungsbedarf zwischen dem Moorschutz einerseits und der langfristigen Entwicklung des Flughafens andererseits hinzuweisen.

Zu Fragen 6 und 7:

Es wurde bereits einleitend darauf hingewiesen, dass gemäss der Flughafenpolitik des Regierungsrates die Anzahl der von schädlichem oder lästigem Fluglärm betroffenen Einwohner zu begrenzen und zu verringern ist. Für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit von Lösungsansätzen besteht damit ein objektiv nachvollziehbares, über die Flughafenregion gesamthaft ermitteltes Kriterium. Es geht dabei nicht darum, den Süden des Flughafens zu Lasten des Nordens zu bevorzugen, zumal bei Nordanflügen sowohl der Süden als auch der Westen des Flughafens die Hauptlast des Startlärms zu tragen haben.

Für eine Bündelung der Lärmbelastung über den am wenigsten dicht besiedelten Gebieten können zahlreiche Gründe angeführt werden:

- Minimierung der nachteiligen Auswirkungen des Flugbetriebs, insbesondere auf die Wohngebiete im Sinne der Raumplanungs- und Umweltschutzgesetzgebung,
- Schaffung von optimalen Bedingungen für die Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraums, weil die Attraktivität für Wohnen in weiten Teilen der Region erhalten bleibt,
- Schaffung zukunftstauglicher Siedlungsstrukturen, d. h. Ausschöpfen der Entwicklungspotenziale in den dicht besiedelten, gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossenen Räumen,
- Minimierung der Kostenfolgen, weil die Ansprüche aus materieller und formeller Enteignung sowie die Schallschutzkosten gering gehalten werden können.

Sofern sich die Einführung von Ruhezeiten für einzelne Regionen mit diesen Grundsätzen sowie mit den flugbetrieblichen Kriterien Sicherheit und Zuverlässigkeit vereinbaren lässt, steht einer Prüfung entsprechender Konzepte im SIL-Verfahren nichts entgegen.

Zu Frage 8:

Der Regierungsrat hat sich in den vergangenen Jahren stets dafür eingesetzt, die bisher geltende Nachtflugsperrzeit des Flughafens auf sieben Stunden auszudehnen. Dies bedingt, dass die Flugpläne so festgelegt werden, dass sie auch tatsächlich ausserhalb der Nachtsperrezeiten abgewickelt werden können.

Inskünftig sollen zwischen 23.00 und 06.00 Uhr keine geplanten Starts und Landungen mehr stattfinden. Darüber hinaus soll der Flugbetrieb zwischen 22.00 und 23.00 Uhr nur noch eingeschränkt möglich sein, indem geplante Starts nur noch dann zuzulassen sind, wenn der Nachweis erbracht ist, dass sie nicht vor 22.00 Uhr durchgeführt werden können, und dass sie zur Aufrechterhaltung der Drehkreuzfunktion des Flughafens unabdingbar sind. Diese Regelungen haben Eingang in das Gesuch der Flughafen Zürich AG für ein vorläufiges Betriebsreglement gefunden. Damit gelten für den Flughafen Zürich im Vergleich zu Konkurrenzflughäfen im Ausland bereits sehr restriktive Betriebszeiten. Eine weiter gehende Einschränkung würde den Drehkreuzbetrieb des Flughafens, für den sich der Regierungsrat ebenfalls stets ausgesprochen hat, verunmöglichen und ist deshalb abzulehnen. Zur Frage der Begrenzung der Flugbewegungen auf 320'000 pro Jahr wird der Regierungsrat im Ergänzungsbericht zum Postulat KR-Nr. 270/2002 in Kürze Stellung nehmen.

Urs Hany (CVP, Niederhasli): In ihrer Antwort auf das vorliegende Postulat schreibt die Regierung einleitend, dass die Flughafenregion zurzeit Gegenstand von zwei Planungsprozessen sei. Erstens: Der Bund setzt mit dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) Objektblatt Flughafen Zürich, die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Zivilluftfahrt der Schweiz um, die zur Erfüllung dieser Bundesaufgabe notwendig sind. Dieser zurzeit laufende SIL-Prozess gliedert sich in zwei Phasen. Bis Ende 2006 werden die fachtechnischen Grundlagen erarbeitet. In einer zweiten Phase ab 2007 erfolgt das ordentliche SIL-Verfahren nach der Raumplanungsgesetzgebung des Bundes mit den entsprechenden Mitwirkungsrechten.

Zweitens: Mit der Überarbeitung des kantonalen Richtplans sorgt der Kanton Zürich auf seinem Gebiet für die Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politikbereiche hinweg. Für die Überarbeitung des kantonalen Richtplans hat sich die Regierung jedoch entschlossen, vorerst das Kapitel 4.6, Luftfahrt, im Teilrichtplan Verkehr nicht zu überarbeiten – mit der Begründung, der laufende SIL-Prozess sei abzuwarten. Erst nach der fachlichen Grundlagenerarbeitung im SIL-Prozess sei das Kapitel 4.6, Luftfahrt, sowie die Überarbeitung des Siedlungs- und Landschaftsplans an die Hand zu nehmen.

Mehrmals innerhalb der KPB und auch hier im Rat habe ich darauf hingewiesen, dass der Kanton Zürich seine Vorstellungen über den zukünftigen Betrieb des Flughafens Zürich mit seinen raumplanerischen Voraussetzungen bereits während der laufenden Verfahren formulieren darf und auch formulieren soll. Der politische Wille kann und soll letztendlich laufend eingebracht werden können. Ob dies bei der SIL-Revision in Bern Wirkung zeigt, ist tatsächlich offen. Für die Regierung des Kantons Zürich könnte es aber insofern hilfreich sein, indem sie bei den laufenden Gesprächen und Diskussionen die Meinung und Haltung von Parlament und Bevölkerung auch in der jetzigen Phase kennt. Wir Postulanten sind fest überzeugt, dass eben nicht nur nachfrageorientiertes Wachstum in die laufenden Planungs- und Revisionsprozesse einfließen soll, sondern auch die Bedürfnisse der Bevölkerung zum Tragen kommen müssen.

Das Gleiche gilt für die zukünftige Raumplanung in unserem Kanton. Der Siedlungs- und Landschaftsplan ist für mich ein wichtiger Bestandteil für eine fachtechnische Variantenausarbeitung und Variantenbeurteilung für den zukünftigen Betrieb auf dem Flughafen Zürich. Der kantonale Richtplan ist das einzige Planungsinstrument, welches direkten Einfluss auf den SIL-Prozess nehmen könnte. Man kann sich immer fragen, welches Planungsinstrument nun zuerst in Angriff genommen werden muss, vor allem dann, wenn Planungsinstrumente in direkter Abhängigkeit zueinander stehen.

Die Regierung, die Flughafen Zürich AG und das BAZL (*Bundesamt für Zivilluftfahrt*) haben sich entschlossen, zuerst das Objektblatt Flughafen Zürich im SIL-Prozess fachtechnisch zu überarbeiten. Man kann so vorgehen, man muss aber nicht, und nach meiner Auffassung sollte man nicht so vorgehen. Im Interesse der Bevölkerung rund um den Flughafen Zürich und bezüglich der zukünftigen Richtplanung müssten bereits heute politische Eckdaten für den Flughafen aus Sicht des Kantons Zürich postuliert werden, insbesondere dann, wenn die Flughafen Zürich AG ihre Eckwerte, nämlich nachfrageorientiertes Wachstum ohne Begrenzung nach oben, postuliert hat. Wenn unser Postulat gemäss Regierung eine Vorwegnahme des politischen Entscheides und gar unnötig sein soll, dann ist die geforderte nachfrageorientierte Wachstumsmöglichkeit durch die Flughafen Zürich AG genau so eine Vorwegnahme des politischen Entscheidungsprozesses. Wenn wir dieses Postulat heute überweisen, manifestiert dieses Parlament einen nach oben maximalen betrieblichen Eckwert für die zukünftige Betriebsgrös-

se unseres Flughafens. Für das BAZL ist diese Willensäusserung nicht verbindlich. Die Regierung des Kantons Zürich jedoch sollte diese Willensäusserung mindestens zur Kenntnis und möglichst auch ernst nehmen. Betriebsvarianten, welche Pistenverlängerungen und/oder Pistenneubauten verlangen, wollen wir nicht; sie sind damit auch nicht weiter zu prüfen. Kommen das BAZL und allfällige weitere Studien zu Schluss, dass das heutige Pistensystem zukünftigen Bewegungszahlen nicht genügen kann, sind Varianten mit Mehrverkehrsabwicklung in Genf und Basel zu prüfen.

Wenn wir glaubhafte Flugverkehrspolitik im Sinn unserer Bevölkerung betreiben wollen, sind wir als Mitglieder dieses Parlaments verpflichtet, dieses Postulat zu überweisen. Und die Regierung ist verpflichtet, diesen politischen Willen vor allem in Bern zu manifestieren.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Vorerst möchte ich mich herzlich bedanken für die ausführliche Beantwortung der Interpellation und des Postulates.

Das bestehende Pistensystem ist technisch auf 250'000 Flugbewegungen ausgelegt. Der Regierungsrat hat vor über einem Jahr beschlossen, dass heute Massnahmen am Pistensystem nur so weit geprüft werden sollen, als sie qualitativen Verbesserungen, das heisst der Verbesserung der Sicherheit und Zuverlässigkeit, dienen sollen. Eine Kapazitätserhöhung müsse mit Gegenmassnahmen zu verhindern sein, so der Regierungsrat.

Nun wissen wir auch, dass der SIL-Prozess in Bearbeitung ist und wir, das Volk, erst Stellung nehmen dürfen, wenn alles schon entschieden ist. Der Kantonsrat kann zur Lage und Stellung der Pisten später Stellung nehmen; das heisst, wir nehmen also einen Teil unserer Aufgabe im Planungsbereich nicht wahr. Auch wenn unser Postulat einen Projektierungsstopp verlangt und wir dies hier in diesem Rat beschliessen, wird es leider niemanden gross beeindrucken, vor allem das BAZL nicht. Das BAZL hat sich dafür ausgesprochen, alle denkbaren flugbetrieblichen Lösungsansätze vorbehaltlos zu prüfen, auch solche, die die Veränderung der Pisten zur Folge hätten. Der Kanton besitzt keine Handhabe, dies zu verhindern, so der Regierungsrat.

Übrigens: Geprüft wird schon seit dem Jahr 2001. Aber die Grundlagen haben sich geändert. Jetzt sind es nämlich nicht mehr 350'000 Flugbewegungen, sondern 450'000. Das allerdings – das wissen wir auch –

würde eine Veränderung des Pistensystems erfordern, nämlich auch eine Parallelpiste. In der Antwort der Regierung wäre dies aber eine langfristige Entwicklung, die heute nicht notwendig sei; diese Entscheidung sollen wir doch der nächsten Generation überlassen, Weiter der Regierungsrat im RELIEF (*Raumentwicklungskonzept für die Flughafenregion und langfristige Infrastrukturentwicklung des Flughafens*). RELIEF wiederum sieht nämlich eine totale Umkehr der An- und Abflugrouten mit einer Lärmkonzentration im Osten, Norden und Westen und einer lärmfreien Zone im Süden vor, dies nun auf der Basis von 420'000 Bewegungen. Nun wissen wir aber auch, dass jede Kapazitätserhöhung zusätzlich Lärm auch im Süden bringen wird, nämlich so lange die Verträge mit Deutschland noch bestehen. Es wäre also ein Irrtum zu meinen, dass der Süden schadlos davonkäme. Nun könnte man auch gemäss RELIEF die An- und Abflugsschneisen mit Zwangsenteignung und Umzonungen durchsetzen, von dem ich allerdings nicht hoffe, dass es hier in diesem Rat passieren wird. Allein schon: Wer würde diese Entschädigung auf sich nehmen?

Das Vertrauen der Bevölkerung in die politischen Institutionen und in die Unique ist durch ihre wechselnden Positionen, unklaren Kompetenzen und widersprüchlichen Aussagen erheblich gestört. Eine leistungsfähige Anbindung der Schweiz an den Luftverkehr anhand der realistischen Bedürfnisse von Wirtschaft und Tourismus erfordert keinen Pistenausbau, auch morgen nicht. Das bestehende Pistensystem hat eine Kapazitätsreserve von 50 Prozent auf der Basis der heute transportierten Passagierzahl. Unique und der Kanton Zürich haben im Übrigen kein Geld für einen teuren und betriebstechnisch unnötigen Pistenausbau, einen Pistenausbau, der zudem ein riesiger Eingriff in ein Flachmoor wäre, notabene ein Moor, das im Bundesinventar, in der Bundesverfassung aufgeführt ist.

Ich bitte Sie, das Postulat zu unterstützen und auf weitere Planungen des Pistensystems zu verzichten. Planen wir doch besser eine vernünftige Bahnverbindung zum Flughafen Basel. Betrachten Sie doch einmal die Flughäfen Zürich und Basel als einen Hub. Die Gartenhagpolitik sollte jetzt endlich der Vergangenheit angehören. Eine gesamtheitliche Betrachtungsweise wäre auch für die schweizerische Wirtschaft von Vorteil. Ich danke Ihnen.

Die Beratungen werden unterbrochen.

Erklärung der SVP-Fraktion zum Projekt IPSAS

Theo Toggweiler (SVP, Zürich): Der Regierungsrat hat IPSAS am Parlament vorbeigeschmuggelt! Die Entwicklung des Projektes IPSAS zeigt, dass der Regierungsrat das neue Rechnungsmodell am Parlament vorbeigeschmuggelt hat. Begonnen habe man im Jahr 2000 und bei der Vernehmlassung im Jahr 2002 wurde nur Grundsätzliches bekannt. Im KEF hat sich finanziell nichts oder immer nur wenig niedergeschlagen.

Auch nach der neuen Verfassung darf sich der Kantonsrat insbesondere zu den Schwerpunkten der Aufgaben und Finanzplanung äussern. Trotzdem gaben sich die Finanzverwaltung, der frühere Finanzdirektor sowie der Regierungsrat alle Mühe, vorsätzlich über das IPSAS möglichst wenig zu informieren. Die FIKO (*Finanzkommission*) wurde nicht informiert und die Spezialkommission CRG (*Gesetz über Controlling und Rechnungslegung*) wurde erst im Herbst 2004 an einem Nachmittag orientiert und durfte hören, dass ein Einführungsauftrag aus einer Submission in der Höhe von 1 Million Franken erteilt worden sei. Auf den Umfang des Projektes hingegen wurde nicht eingegangen. Das Projekt wird Kosten von deutlich mehr als 3 Millionen Franken aufweisen und die jährlichen Folgekosten sind höher als 300'000 Franken.

Die Regierung hat damit ihre Finanzkompetenz deutlich überschritten. Sie hätte eine Finanzvorlage vorlegen müssen, denn IPSAS ist keine gebundene Ausgabe. Die Verordnung über IPSAS ist uns erst seit September 2005 als Entwurf bekannt. Es zeigt sich nun, welchen gewaltigen Umfang dieses Projekt hat. Das Handbuch für den Kanton hat immerhin 212 Seiten auf Deutsch. Das englische Original bringt es auf 800 Manuskriptseiten. Damit laufen die Kosten im EDV-Bereich aus dem Ruder. Das IPSAS-Projekt braucht Informatik. Davon ist aber wenig budgetiert. Aber die Regierung brachte im Sommer 2005 einen Nachtragskredit für das ZERZE (*Zentrales Rechnungswesen*) für 6,2 Millionen Franken, wobei im Folgejahr dann nochmals 4 Millionen Franken dazukommen, da ja nur 1,2 Millionen Franken budgetiert waren. Dabei war der ZERZE-Informatikbetrag gar nicht im KEF 05 aufgeführt. Dieses ZERZE habe zwar nichts mit IPSAS zu tun, aber IPSAS braucht Informatik, vor allen eine Anlagedatenbank, was ZERZE wiederum bieten kann. Der ZERZE-Kredit war nicht geplant,

er wurde handstreichartig durchgezogen. Die Informatikkosten werden mit IPSAS aus dem Ruder laufen.

Nun, IPSAS ist generell fragwürdig. Es befasst sich mit der Bewertung von Aktiven und Passiven. Wenn stille Reserven aufgelöst und damit Immobilien höher bewertet werden, ist der Kanton plötzlich sehr reich, aber er hat keinen Rappen mehr Geld in der Kasse. Wir sind dann kreditwürdiger, haben ein besseres Rating und können leichter Schulden machen. Das Ziel unserer Haushaltspolitik ist aber ein anderes. Wir müssen mittelfristig eine ausgeglichene Rechnung erreichen und allenfalls Schulden abbauen beziehungsweise verhindern. Dazu brauchen wir ein Gemeinkostenmanagement. IPSAS ist nicht das Instrument, das uns direkt zur ausgeglichenen Rechnung führt. IPSAS ist aufwändig, kostet viel, bindet viele, auch personelle Ressourcen. Trotzdem – oder deshalb? – betreibt die Finanzverwaltung eine Propaganda für IPSAS. Die Einführung wird öffentlich bekannt gegeben, der Direktor der Finanzverwaltung referiert an Hochschulen und für Treuhandgesellschaften, für die IPSAS ein Riesengeschäft sein wird.

Durch das Vorgehen der Regierung wird unser Parlament genötigt zuzustimmen, da dafür schon sehr viel Geld ausgegeben worden ist. Das Vorgehen der Regierung und der Verwaltung ist unkorrekt und wird von uns verurteilt. Wird das CRG – und damit auch das IPSAS – vors Volk gebracht, wird damit auch der Stimmbürger vor ein *Fait accompli*, nämlich vor vollendete Tatsachen, gestellt.

Erklärung von Regula Götsch Neukom, Kloten, zur Fraktionserklärung der SVP

Regula Götsch Neukom (SP, Kloten): Es ist mir klar, dass Sie das Thema nicht wahnsinnig interessiert; muss es auch nicht, jedenfalls noch nicht. Wir werden am 28. November 2005 das Controllings- und Rechnungslegungsgesetz beraten. Die Kommission wird Ihnen beantragen, dass die Verordnung zur Einführung von IPSAS von diesem Rat verabschiedet werden soll. Es kann nicht davon die Rede sein – auf keinen Fall! –, dass die IPSAS-Einführung am Kantonsrat vorbeigeschmuggelt werde. Das wird höchstens der Fall sein, wenn das Gesetz abgelehnt würde, wie es die SVP will.

Erklärung der Grünen Fraktion zu den Sparplänen von SBB Cargo

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Die Sparmassnahmen von SBB Cargo treffen Land- und Forstwirtschaft in weitaus grösserem Mass, als bisher bekannt war. Es geht hier nicht einfach um ein Baumstämme aus Bauma. So ist zum Beispiel angekündigt, dass auf der Linie Dielsdorf–Niederweningen der Güterverkehr ab Mitte 2006 eingestellt werden soll. Davon betroffen sind Steinmaur und Niederweningen mit den beiden Zuckerrübenverladestellen und der Getreidesammelstelle. Das bedeutet, dass rund 25'000 Tonnen auf die Strasse umgelagert werden sollen. Rund 2500 zusätzliche Traktorfahrten von Ehrendingen her durch die Wehntalgemeinden nach Niederhasli und dann wieder so viel zurück, davon der grösste Teil in den Monaten Oktober bis Dezember. Analoge Abbaupläne sind aus anderen Regionen des Kantons Zürich bekannt, namentlich dem Weinland. Gegenwärtig bilden sich an den betroffenen Bedienungspunkten bäuerliche Komitees. Diese verdienen die Unterstützung aus der Politik.

Wir erwarten vom Regierungsrat und speziell der Volkswirtschaftsdirektion, auf die SBB einzuwirken und diesen Kahlschlag beim umweltfreundlichen Transport von Gütern aus der Land- und Forstwirtschaft zu stoppen.

Grippe-Impfaktion im Kantonsrat

Ratspräsident Hans Peter Frei: In der Ratspause haben die Ratsmitglieder die Möglichkeit, sich im Foyer gegen Grippe impfen zu lassen. Die Impfung beugt der eigentlichen Wintergrippe vor und nicht etwa der zurzeit weit häufiger thematisierten Vogelgrippe. (*Heiterkeit.*) Obschon der Impfstoff gegen die Wintergrippe bereits knapp geworden ist, stellt uns die Kantonsapotheke ein Kontingent von 90 Einheiten zur Verfügung. Die Verabreichung erfolgt durch ein Team des Stadtärztlichen Dienstes von Zürich.

Ich bedanke mich bei den Verantwortlichen von Stadt und Kanton Zürich herzlich für ihre unkomplizierte Unterstützung und geschätzte Überlebenshilfe zu Gunsten des Kantonsrates.

Nach der Pause: Wenn Sie sich noch gegen Grippe impfen lassen wollen – es hat noch Impfstoff im Foyer.

Fortsetzung der Beratungen

Ueli Kübler (SVP, Männedorf): Ich nehme es vorweg: Die grosse Mehrheit der SVP folgt beim vorliegenden Postulat der Argumentation des Regierungsrates und lehnt es ab. Es gibt dazu drei Hauptgründe.

Erstens: Richtplanung ist vorausschauende Planung auf die nächsten 15 bis 30 Jahre. Die Problematik um den Flughafen konzentriert sich heute auf den Tatbestand Lärm; das will ich hier nicht schönreden. Aber wer will den heute schon wissen, wie viel Lärm 2020 oder 2030 die dann-zumal zur Verfügung stehenden Fluggeräte verursachen und ob sie kürzere oder längere Pisten brauchen? Das Postulat will den heutigen Zustand zementieren und lässt möglichen vorausschauenden Lösungen keinen Spielraum, was im Ansatz schon falsch ist. Das ist keine Richtplanung, das ist eine kurz greifende regionalpolitische Betrachtungsweise, die jeglicher gesamtpolitischer Rundschau entbehrt, insbesondere der wirtschaftspolitischen.

Punkt 2: Nur mit künftigem Wirtschaftswachstum können wir wieder vermehrt Arbeitsplätze und Lehrstellen schaffen und über deren Wertschöpfung unsere Sozialwerke sicherstellen. Die Mobilitätsstudien zeigen es auf: Der internationale Flugverkehr wird in den kommenden Jahren, Jahrzehnten markant zunehmen. Wir Schweizer werden dies wohl kaum beeinflussen können, aber wenn wir Wirtschaftswachstum erzielen wollen, führt kein Weg an der Teilnahme an diesem globalen Wirtschaftszweig vorbei. Damit möchte ich auch der Irrmeinung widersprechen, dass die Zunahme der Flugbewegungen am Flughafen Zürich etwas mit Wachstumszielen von Unique zu tun hat. Der Drang der Menschheit und der Bedarf der Wirtschaft nach mehr Mobilität können ja wohl kaum eine Erfindung der Flughafen Zürich AG sein. Die Spielregeln, wie ein Flughafen mit internationaler Anbindung funktioniert, entstehen also nicht bei uns in der Schweiz. Als rohstoffarme Nation, die weit gehend vom Tourismus lebt, wird uns wohl nichts anderes bleiben, als diese Spielregeln zu akzeptieren und uns gemeinsam durchzuringen, die nötigen Anpassungen und Lösungen um den Flughafen Zürich zu finden. Ich wiederhole es gerne: Ob wir es wahrhaben wollen oder nicht, es bleibt Tatsache, nur Wirtschaftswachstum kann künftigen Generationen die Sozialwerke sichern. Darum ist dieses Postulat abzulehnen, weil es schon im Ansatz Arbeitsplätze vernichtet.

Zur Planungssicherheit als letzten Punkt. Gerade die Richtplanung als langfristige Planung kann nur dann Rechtsicherheit garantieren, wenn

vorausschauend alle möglichen Entwicklungsszenarien durchexerziert und entsprechend berücksichtigt werden. Stellen Sie sich Szenarien vor, bei denen in 20 bis 30 Jahren bezüglich Flughafeninfrastruktur heute Undenkbares dannzumal gewünscht und salonfähig ist. Genau für diese Fälle müssen wir mit dem Instrument des Richtplans und in Abstimmung mit dem SIL entsprechende Perimeter festlegen, die für eine langfristige Flughafenentwicklung nötig sind. Was und wie viel dannzumal nötig ist, werden künftige Generationen zu entscheiden haben. Nur mit diesem Vorgehen kann für das Flughafenumfeld langfristige Planungssicherheit garantiert werden.

Darum ist das Postulat auch in diesem Ansatz falsch und ich empfehle Ihnen, das Postulat nicht zu überweisen. Danke.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Die SP-Fraktion unterstützt in einer grossen Mehrheit die Überweisung des Postulates. Der Regierungsrat begründet zwar in seiner Ablehnung nachvollziehbar, dass er seinen Handlungsspielraum nicht vor Abschluss des Variantenstudiums eingeschränkt haben will. Auch die SP hätte das Postulat gerne anders formuliert, so dass das Nachdenken über bessere Lösungen nicht eingeschränkt würde; so sind auch nicht alle begeistert über den Postulatstext. Aber die Regierung hat es in den letzten Jahren versäumt aufzuzeigen, dass sie die Kompetenz des Kantonsrates zur abschliessenden Richtplanfestlegung ernst nimmt und dass sie an einer Mitwirkung aller Betroffenen und nicht nur derjenigen der Flughafen AG interessiert ist. Damit provoziert die Regierung nachgerade die Überweisung dieses Postulates. Die Überweisung dieses Postulates wird also insofern korrigieren, als der Kantonsrat nun seine Rechte reklamiert und dies auch den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des SIL-Prozesses in Bern aufzeigt. In jedem Regierungsratsbeschluss der letzten Jahre und in jeder Pressekonferenz hat die Regierung wiederholt, dass eines ihrer wichtigsten Ziele sei, das Vertrauen der Bevölkerung zu fördern und eine breite Akzeptanz des Flughafens zu erlangen.

Die Bilanz zu diesem Ziel ist niederschmetternd. Die Stimmung in der Bevölkerung ist angeheizt, die Gemeinden in Flughafennähe sind verärgert, die Nachbarkantone distanzieren sich von den Äusserungen der Zürcher Regierung, die deutschen Nachbarn sind frustrierter denn je über die zürcherischen Planspiele, die sie der Presse entnehmen müssen. Und heute zeigt sich: Auch der Kantonsrat akzeptiert den Sololauf

der Regierung nicht mehr. Nüchtern müssen wir auch feststellen, dass seit dem Departementswechsel in der Regierung sich nichts geändert hat. Einige kurze Beispiele dazu.

Der runde Tisch der betroffenen Gemeinden ist aufgehoben und die konsultative Konferenz hat keine Einflussmöglichkeit. Statt «Mitsprache» heisst es jetzt «Abhören». Regierungsrätin Rita Fuhrer stellt die Relevanz einer Volksabstimmung über eine Pistenverlängerung in einem Interview in Frage. Es wird suggeriert, eine gesetzlich notwendige Volksabstimmung über die Pistenverlängerung, falls sie negativ sei, würde vom Bund nicht akzeptiert. Ein weiteres Beispiel: Die Zürcher Vertretung des Verwaltungsrates wird mit zwei Flughafeninteressenvertretern besetzt, die Stimme der Zürcher Bevölkerung war nie vertreten – jetzt erst recht nicht mehr. Einer (*Lukas Briner*) sitzt hier im Saal. Wenn ich mich richtig erinnere, hat er seinerzeit erklärt, er würde sich bei Flughafengeschäften im Rat nicht beteiligen. Ein bestelltes Gutachten der Volkswirtschaftsdirektion zur volkswirtschaftlichen Bedeutung arbeitet mit Phantomarbeitsplätzen, mit Phantomkonsumenten, die es nicht gibt, die es kaum je geben wird. Diese sollen dann verlustig gehen können? Die volkswirtschaftlichen Schäden und die Belastung der Bevölkerung werden als vernachlässigbare Grössen dargestellt. Und, und, und. Weitere Beispiele wären hier noch anzuführen. Ist das das viel gepriesene Vertrauen, das man zurückgewinnen will?

Wozu zum Beispiel die Westpistenverlängerung gebraucht wird, ist bis jetzt nie offen kommuniziert worden. Im Regierungsratsbeschluss heisst es, sie würde vor allem zum Landen gebraucht und dürfe keine Kapazitätserhöhung zulassen. Heute heisst es, man müsse bis 450'000 Bewegungen planen. Sagen Sie mir doch bitte: Wo finden dann diese 225'000 Starts statt, sollten sie einmal nötig werden?

Dieser Flughafen braucht keine neuen Pisten und keine verlängerten Pisten. Der Kanton hat es zugelassen, dass die Stadt um den Flughafen herum gewachsen ist. Nun sind die Konsequenzen daraus zu ziehen und diese Siedlungsstruktur ist zu akzeptieren. In diesem dicht besiedelten Gebiet ist der Flughafen auch gewachsen. Vergleiche mit Frankfurt und München sind sowohl vom Einzugsgebiet her wie von der Siedlungsstruktur her lächerlich. Wieso führen sie die Zahlen zum Wachstum nicht detailliert an? Die Passagiere des Heimmarktes wachsen um 1 Prozent jährlich. Damit kann der Flughafen noch jahrzehntelang gut leben. Die Transitpassagiere sind es vor allem, die für die

Nachfrageprognose verantwortlich sind. Ein Wachstum mit Transitpassagieren brauchen wir nicht; das hat keinerlei volkswirtschaftlichen Nutzen, aber für grosse Gebiete volkswirtschaftliche Belastungen. Damit dient die Prognose einzig der Abwehr der Plafonierungs-Initiative, die nächstens in den Rat kommt und dann vom Volk beurteilt wird.

Unterstützen Sie mit der Überweisung eine sowohl ökonomisch vertretbare wie eine umweltverträgliche Entwicklung! Ich danke Ihnen.

Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur): Die Grünen unterstützen einhellig dieses Postulat. Es kommt zum richtigen Zeitpunkt und ist jetzt dringend. Ich beantrage Ihnen zudem,

die Abstimmung über das Postulat 257/2005 mit Namensaufruf durchzuführen,

damit alle aus allen Regionen wissen, welche Volksvertreterinnen und Volksvertreter eben auch das Volk in der Region vertreten und wer allenfalls vor allem glaubt, die wirtschaftliche Situation im Kanton Zürich hänge vom Flughafen ab, wie wenn es nicht auch internationale Hochgeschwindigkeitszüge gäbe. Dort liegt die Zukunft in ganz Europa und nicht im überbordenden Flugverkehr. Auch die wirtschaftliche Zukunft Europas wird davon abhängen, ob wir es fertig bringen, Europa umweltverträglich, gut funktionierend mit schnellen und schnellsten Zugverbindungen zu organisieren. So viel vielleicht als Entgegnung zu Ueli Kübler.

Inhaltlich wollen wir Grünen aber klar noch weiter gehen als das Postulat. Wir wollen vor allem eine Reduktion der viel zu hohen Stickoxid-Ausstosse und wir wollen ganz klar flächendeckend eine Lärmreduktion und nicht nur in einer bestimmten Himmelsrichtung. Das Umweltrecht gilt bekanntlich nicht nur im Süden oder im Norden, sondern es gilt in allen Himmelsrichtungen. Das Umweltrecht der Schweiz gilt für das ganze Territorium der Eidgenossenschaft. Für uns Grüne ist klar: Für uns sind alle Himmelsrichtungen gleichberechtigt.

Ich komme damit zum Zusammenspiel von SIL und Richtplanung. Mit der Ablehnung des ersten Raumplanungsgesetzes 1976 – das ist schon eine Weile her – hat das Schweizer Volk ganz klar bestimmt, dass Raumplanung in erster Linie Sache der Kantone sein soll, und Raum-

planung auf kantonaler Ebene ist nun mal in erster Linie Richtplanung. Also brauchen wir dieses Instrument, das wir haben, die Richtplanung, und definieren wir klar, dass es im dicht besiedelten Kanton Zürich schlicht nicht mehr Platz hat für noch mehr Pisten. Das ist ein raumplanerischer Grundsatz, an dem man kaum vorbei kommt, ausser Sie möchten dann gewisse Dörfer unbewohnbar machen. Das wollen wir nicht. Wir haben klar eine Priorität für die Richtplanung gesetzt. Das Bild mit dem Reissverschluss, wo Zahn um Zahn eingelegt wird, ist zwar schön. Wir sind der Meinung, jetzt sei der Zahn «Richtplanung» dran. Der Kanton muss seine räumlichen Bedürfnisse jetzt klar definieren und ein ebenso klares Signal nach Bern schicken. Ein weiterer Punkt: Wenn die Regierung sich schon so stark an den SIL-Prozess anhängt – ich würde fast so weit gehen und sagen: sich schlussendlich einem Diktat von Bern unterziehen wird; so wird es dann herauskommen –, dann könnte man sich auch gerade die Frage stellen: Hätten wir nicht konsequenterweise den Flughafen, statt zu privatisieren, direkt der Eidgenossenschaft verkaufen können? Dann sähe es vielleicht ein bisschen anders aus. So, wie die Situation jetzt ist, wehren wir Grünen uns vehement gegen Pistenverlängerungen und Pistenneubauten. Denken wir daran: Etwa 100 Meter Pistenverlängerung werden zehn oder zwanzig Quadratkilometer stärker verlärmtes Siedlungsgebiet oder stärker verlärmtes Erholungsgebiet erzeugen, und da gilt es jetzt in der Raumplanung klar zu sagen: Der Kanton Zürich ist zu klein, um einen grösseren Flughafen aufzunehmen.

Ich danke, wenn Sie das Postulat unterstützen, und wie gesagt: Ich beantrage Namensaufruf.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Ich fliege wie Sie alle auch und ich bin unter der Südpiste aufgewachsen und wohne jetzt unter der Ostpiste. Es ist klar: Der Flughafen Kloten gehört zu meinem Leben, ist ein Teil davon. Ich kann es mir gar nicht anders vorstellen. Das heisst aber nicht, dass die Situation um den Flughafen für alle immer dieselbe geblieben ist. Was früher unser Flughafen war, ist jetzt nicht mehr unser Flughafen. Das Vertrauen ist verloren gegangen in verschiedenen Abstimmungen, als man den Stimmberechtigten immer wieder etwas vorgaukelt, versprochen, aber auch vorgelogen hat; etwas, das das Vertrauen tatsächlich und nachhaltig in Frage gestellt hat. Die Regierung wird Mühe haben, dieses Vertrauen wieder aufbauen zu können. Und

schon gar nicht können wir es aufbauen, wenn wir meinen, mit Härte oder mit dem Durchsetzen von irgendwelchen Wachstumsprognosen allein könnten wir es wieder in Ordnung bringen.

Ich habe einmal den Begriff «Alpen-Hub» in die Runde geworfen und man sagte mir immer wieder, das sei ja Fantasterei. Aber ich möchte nochmals definieren, was es eigentlich heisst, einen Alpen-Hub zu haben. Einen Alpen-Hub in einer Zeit zu haben, in der es plötzlich wieder heisst, 450'000 Flugbewegungen oder mehr seien Realität in der nächsten Zeit, heisst auch, dass man nicht bereit ist, das Wachstum in geordneten Bahnen zuzulassen. Von der EVP aus haben wir immer gesagt, wir möchten das in geordneten Bahnen haben. Da gibt es in erster Linie einmal ein Anbinden an die anderen Flughäfen und es gibt eine Anbindung an die Schnellbahnen. Es gibt eine Obergrenze, die mit 320'000 Bewegungen definiert ist, die sich aber auch auf eine Umweltschutzgesetzgebung beruft, die 2800 Tonnen NO_x im Jahr zulässt und nicht mehr und nicht weniger. Man könnte ja über die Anzahl sprechen, wenn wir irgendwann Flieger haben, die nur noch die Hälfte NO_x rauslassen oder nur noch die Hälfte Lärm von sich geben. Wir haben mit der Einzelinitiative Peter Schäppi (*KR-Nr. 201/2000*) eine Nachtruhe gefordert, die immerhin jetzt realisiert ist, und wir beharren darauf, dass in diesem Alpen-Hub auch die Nachtruhe ein ernst zu nehmender Teil des Gesamtkonzeptes ist.

Wir gehen auch davon aus, dass die Pistensysteme nicht genutzt werden, um ökologisch zu sein. Man könnte ja einer Pistenverlängerung zustimmen, wenn zum Beispiel der Landepunkt derselbe ist, so dass im Norden nicht mehr Lärm ist, aber weiter hinten gestartet wird und man höher wäre, wenn man am gleichen Ort abdreht. Aber das glaubt niemand, dass das so ist. Mindestens haben die Verantwortlichen das in den letzten Jahren nicht unter Tatbeweis gestellt, dass hier ein Entgegenkommen zu Veränderungen tatsächlich auch zu Gunsten der Bevölkerung mitgenutzt würde. Wir sind klar der Meinung, dass in erster Linie der Nordanflug zu gelten hat. Wir sind auch der Meinung, dass der Osten und der Westen ihren Teil beitragen. Das haben sie aber immer gemacht, und zwar ohne zu motzen. Wir sind auch der Meinung, dass der Süden das immer getan hat; und mit «Süden» meine ich die Städte wie Opfikon, Dietlikon, Wallisellen, ich meine nicht diejenigen, die einen Flieger sehen und glauben, sie hätten jetzt über Lärm zu sprechen. Die müssen wahrscheinlich, weil sie sich – sagen wir einmal – so ungeschickt verhalten haben in den letzten Jahren und meinen: «Wir

nicht, weil wir die guten Steuerzahler haben, die anderen haben das zu machen!», werden wahrscheinlich auch ihren Teil mittragen müssen.

In diesem Sinne haben wir von der EVP eine Rahmenbedingung formuliert, die im Moment eine Pistensystemveränderung nicht zulässt. Daher werden wir das Postulat unterstützen. Wir sind nicht bereit, hier Konzessionen zu machen, und gehen selbstverständlich davon aus, dass die Regierung den Volksentscheid zu akzeptieren hat, wenn ein Pistensystem zur Abstimmung kommt; übrigens ein Anliegen, das wir im Zusammenhang mit der Privatisierung eingebracht haben und das die Bevölkerung auch unterstützt hat. Danke.

Max F. Clerici (FDP, Horgen): Ich spreche im Namen der FDP-Fraktion. Die Mehrheit dieser Fraktion wird das dringliche Postulat nicht überweisen. Ich möchte festhalten, dass wir hier vom Flughafen Unique Zürich sprechen – von grösster volkswirtschaftlicher Bedeutung mit direkt betroffenen 50'000 Arbeitsplätzen. Dass wir dieses dringliche Postulat nicht überweisen, ist kein Signal für ein grenzenloses Wachstum. Uns geht es um die rasche Wiederherstellung der Rechtssicherheit. Dies kann nicht mit einer inhaltlich und zeitlich abgestimmten Koordination zwischen SIL und Richtplan erreicht werden. Mit verschiedenen, auch extrem anmutenden Planungsvarianten ist noch nichts präjudiziert. Sie garantieren aber eine sachliche Bewertung der gesamtheitlich betrachteten Vor- und Nachteile der einzelnen Möglichkeiten. Eine langfristige Planungssicherheit kann nur geschaffen werden, wenn auch mögliche künftige Entwicklungsrichtungen frühzeitig erkannt und ihre Vor- und Nachteile bewertet werden. Mit den gesetzlich vorgeschriebenen öffentlichen Mitwirkungsverfahren zum SIL und zum Richtplan, basierend auf den sachlichen Grundlagen, wird eine umfassende politische Diskussion stattfinden. Gesetzlich vorgeschriebene Verfahren stellen sicher, dass Planungsträger, Kommissionen und auch der Kantonsrat rechtzeitig in den Richtplan- und den SIL-Prozess eingeschaltet sind. Auch der Souverän kann seinen Einfluss geltend machen. Die Befürchtung, dass ohne Planungs- und Projektierungsstopp bei der Richtplanrevision der politische Entscheid über Ausbaumassnahmen vorweggenommen werden könnte, ist unbegründet. Veränderungen von Länge oder Lage von Pisten am Flughafen Zürich muss der Kantonsrat gemäss Flughafengesetz in Form eines referendumsfähigen Beschlusses bewilligen, so dass ein solcher Entscheid

letztlich ohnehin der stillschweigenden oder ausdrücklichen Zustimmung der Stimmberechtigten untersteht. Der Kantonsrat ist im Weiteren auch ohne parlamentarische Vorstösse jederzeit in der Lage, seine Aufgaben und Kompetenzen im Bereich der Raumplanung wahrzunehmen. Der Bund hat seinerseits die Verpflichtung, die Festlegung des SIL-Objektblattes Flughafen Zürich zeitlich mit der Genehmigung des kantonalen Richtplans zu koordinieren. Die Stellung des Kantons Zürich im Abstimmungsprozess Richtplan–SIL ist viel stärker, als gemeinhin angenommen wird. Hier erwarten wir vom Regierungsrat, dass er diese starke Stellung gegenüber dem Bund vertritt.

Zusammenfassend möchte ich festhalten, dass die Dringlichkeit – wir haben das diskutiert – aber nicht gegeben ist, weiterhin nicht gegeben ist, aber wir auch die Unterstützung dieses Postulates nicht unterstützen.

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Ich spreche zur Antwort des Regierungsrates zum dringlichen Postulat. Der Regierungsrat vertritt noch heute die Meinung, dass der Kantonsrat oder eben dieses Parlament mit der Übernahme der Verantwortung über die raumplanerische Entwicklung der Flughafenregion weiter zuwarten soll, anstatt hier und heute endlich ein Zeichen zu setzen. Ich bin fest überzeugt, dass nur eine klare Verhandlungsposition des Kantons Zürich am Beispiel der Beibehaltung des bisherigen Pistensystems eine Voraussetzung ist, um bei überwiegenden Teilen unserer Bevölkerung wieder Vertrauen in die Flughafenpolitik zurückzugewinnen zu können.

Welche Perspektiven sollen für die raumplanerische Entwicklung der Flughafenregion angenommen werden? Das heutige Pistensystem lässt eine Kapazitätssteigerung bis zu 350'000 Bewegungen zu. Dies entspricht einer Wachstumsquote von 45 Prozent auf dem heutigen Flugbetrieb. Bei 1 Prozent jährlichen Wachstums sind wir ausgehend vom heutigen Betrieb im Jahr 2020 bei 315'000 Bewegungen, mit anderen Worten: noch nicht auf dem Stand des Jahres 2000. Wer sich mit höheren Wachstumsraten profiliert, verlässt sehr schnell den Pfad der politischen Realität. Ausgeschlossen sind nämlich bei diesen Szenarien die Rückfallquoten und die aussergewöhnlichen Ereignisse, die regelmässig wiederkehren und euphorische Zahlen ins richtige Licht rücken lassen. Als Beispiel kann auf die aktuellen roten Zahlen der Swiss hingewiesen werden, die wenig von den politischen, sondern vielmehr von

den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen geprägt sind und die bedauerlicherweise wahrhaftig keine vertrauensfördernde Hinweise in der Diskussion um die Wachstumsentwicklung an unserem Flughafen widerspiegeln.

Die SVP bekennt sich klar und unmissverständlich zum wirtschaftlichen Wachstum. Im Gegensatz zur Beschränkungsinitiative der SP wollen wir qualitatives Wachstum am Flughafen zulassen. So bleibt die Frage, in welcher Grössenordnung raumplanerische Vorsorge in der Flughafenregion, in der anstehenden Planungsrunde umgesetzt werden soll. Mit dieser Frage haben sich die bürgerlichen Kräfte in den beiden Flughafenbezirken intensiv auseinandergesetzt. Gewerbeverband, CVP, FDP, SVP beider Bezirke unterstützen ein massvolles Wachstum auf der Grundlage des bisherigen Pistensystems. Forderungen nach Pistenbauten werden als völlig übersetzt und weitab von jeder politischen Realität eingeschätzt und daher auch klar abgelehnt. Den Wunschbedarf nach qualitativer Verbesserung ohne Kapazitätsausbau wird – und dies muss ich in aller Deutlichkeit sagen – überhaupt kein Vertrauen entgegengebracht. Wir haben im Thema Luftverkehr auf Richtplanebene ausgesprochenen Nachholbedarf. Dem Kanton Zürich ist in der raumplanerischen Festsetzung nach den gültigen gesetzlichen Grundlagen eine bedeutende Rolle zugewiesen. Diese gilt es umgehend einzubringen, um endlich unter klaren Vorgaben die raumplanerischen Voraussetzungen zu erfüllen und die schon längst fällige Planungssicherheit wieder zurückgewinnen zu können.

Die Mehrheit unserer Fraktion ist der Meinung, dass im Sinne der Regierung weiter zugewartet werden soll, die Ergebnisse des SIL-Prozesses abzuwarten sind und erst dann die Bevölkerung in das Verfahren mit einbezogen werden soll. Eine Minderheit aus den Flughafenbezirken wird das Postulat ganz klar unterstützen.

André Bürgi (SP, Bülach): Ich spreche zur Interpellation 31/2005.

Es scheint ein neues Zeitalter angebrochen zu sein: das Zeitalter der Einhausung von An- und Abflugschneisen. Die Antworten des Regierungsrates auf die Fragen unserer Interpellation sind eine Meisterleistung und verdienen eine Auszeichnung. Selbst sehr belesene Menschen werden kaum je auf eine derart dichte Ansammlung von Widersprüchen auf so wenig Papier gestossen sein. Wäre das Thema keine ernste Angelegenheit, dann könnte man versuchen, darüber zu schmunzeln. Der

Regierungsrat will gemäss seiner Antwort auf die gestellten Fragen weder eine Begrenzung der Flugbewegungen am Flughafen Kloten noch einen möglichen Pistenausbau Richtung Osten oder Norden ausschliessen und gleichzeitig möchte er die Bevölkerung vor weiterem Lärm schützen. Das dürfte nicht so einfach sein, denn ein Pistenausbau dient doch ausschliesslich dazu, die Kapazität des Flughafens zu vergrössern. Mehr Flugbewegungen bedeuten dann ja auch mehr Lärm. Was will der Regierungsrat gegen diese Tatsache unternehmen? Geht er mit seiner Fantasie in der Zeit der Einhausungen von Autostrassen bereits einen Schritt weiter und läutet er bereits das Zeitalter der Einhausung der An- und Abflugsschneisen unseres einzigartigen Flughafens ein? Da dürfte es nebst technischen auch finanzielle Hürden zu überspringen geben, denn mindestens eine grössere Partei wird das Volk nicht enttäuschen und auf die anfallenden Kosten von einem Projekt «allgemeines Schneiseneinhausen» hinweisen und den gewohnt erbitterten Widerstand aufbauen. Gemäss Regierungsrat haben nicht wir, die hier Anwesenden, sondern die nachfolgenden Generationen über den Ausbau des Flughafens zu entscheiden. Das könnte ja eigentlich ganz positiv sein.

In der Antwort zur Frage 2 unserer Interpellation antwortet der Regierungsrat wie folgt: «Der Entscheid, ob später von der Möglichkeit einer Parallelpiste Gebrauch gemacht werden soll, und wenn ja, in welchem Umfang, ist den nachfolgenden Generationen zu überlassen» und so weiter. Generationen also in der Mehrzahl! Das heisst doch nichts anderes, als dass in den nächsten 40 Jahren nicht über einen Ausbau zum Beispiel in Form einer Parallelpiste entschieden wird. Gut so. Alle Optionen, auch die, dass der Flughafen Zürich Kloten ohne Grenzen wachsen kann, werden offen gelassen, und es wird so getan, als ob frühestens unsere Enkel oder Urenkel über die Wachstumsgrenzen des Flughafens zu entscheiden hätten. Da frage ich mich doch ernsthaft: Für was oder für wen führen wir denn die heutige Debatte? Liebe Pressevertreter, bitte berichten Sie nicht über diese Debatte, denn eigentlich gibt es sie gar nicht.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Die Regierung unterläuft mit dem Einbezug der seit 1970 – Sie hören richtig: 1970 – aktenkundigen Ideen einer Verlängerung der Westpiste und einer Parallelpiste in dem SIL-Prozess ihre eigenen Ideen, die sie wiederholt formuliert hat, und sie

schwächt ausserdem die Position in der juristischen Auseinandersetzung über die einseitige Verordnung Deutschlands. Es ist in hohem Masse unredlich, wenn immer wieder der Eindruck erweckt wird, mit diesen Ausbauten würden die Südanflüge wegfallen. Im Bericht zu RELIEF ist auf Seite 25 nachzulesen, dass dem nicht so ist. Die Regierung muss endlich dazu stehen, dass es aus volkswirtschaftlichen Gründen diese Südanflüge noch auf Jahre hinaus geben wird.

Sachlich richtig sagte Regierungsrätin Rita Fuhrer anlässlich der Medienorientierung zur Koordinationssitzung des SIL: «Es kann nicht sein, dass das Ruhebedürfnis eines einzelnen Menschen höher oder geringer gewichtet wird, je nachdem, in welcher politischen Region er wohnt.» Wenn diese Aussage in der Regierung mehrheitsfähig wäre, müsste sie der Überweisung zustimmen, denn die Verlängerung der Westpiste bringt nicht nur eine ungebührliche Überbelastung Einzelner, sondern verletzt in nie gekanntem Ausmasse die Grundrechte der schweizerischen Verfassung: das Recht auf Eigentum, die rechtstaatliche Garantie der Verhältnismässigkeit staatlichen Handelns, die Gemeindeautonomie. Zwangsaussiedlungen, wie sie zum Beispiel in Rümlang getätigt werden müssten, haben in einem demokratischen Rechtsstaat nichts, aber auch gar nichts zu suchen! Das Versagen der Raumplanung äussert sich gerade darin – ich habe gesagt, seit 1970 schwirren diese Ideen auf Papier und in Protokollen herum –, dass der Zubau des Flughafengeländes mit dem Segen der Regierung irreversibel ist, es sei denn, man nimmt in Kauf, dass die Versäumnisse des Bundes und der früheren Regierungen nur auf dem Buckel von Gewerbetreibenden, Arbeitnehmenden und Einwohnern abgeladen wird. Allein schon die Vorwirkung der SIL-Diskussion hat dazu geführt, dass die Baudirektion Bauvorhaben sistiert hat – rechtskräftig und verfahrensmässig korrekt eingeführte Vorhaben!

Die Politik muss ihre Rolle wahrnehmen und sagen, was konkret gewollt ist. Die Flughafen AG wird ohne Zweifel in der Lage sein, innerhalb festgelegter Rahmenbedingungen profitabel zu wirtschaften und ihren volkswirtschaftlichen Auftrag zu erfüllen. Das Gezerre und die Wolkenschiebereien der Politik sind es, welche der Flughafen AG den grössten Vertrauensverlust bescheren. Da die Regierung sich hier drückt, haben wir festzuhalten, was wir einmal beschlossen haben, dass nämlich das heutige Pistensystem mit maximal 350'000 Bewegungen genüge, und zwar auf lange, sehr lange Sicht – ökonomisch und ökologisch betrachtet. Ich erinnere Sie an die Wachstumskatastrophe der

Swissair. Es braucht eine solche bei der Infrastrukturanlage nicht auch noch. Dies muss sich im SIL wie in der kantonalen Richtplanung abbilden und weiter nichts. Ich danke Ihnen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): In den ersten acht Monaten dieses Jahres war die Verteilung der Flugbewegungen wie folgt: Zirka 82 Prozent über dem Norden und Westen, je etwa ein Zehntel über den Süden – und damit meine ich Opfikon und nicht Richterswil – und über den Osten. Wenn man die Betroffenheitsrhetorik der verschiedenen Himmelsrichtungen betrachtet, erscheint das Verhältnis genau umgekehrt. Angeführt wird sie vom entfernteren Süden, der Osten ist auch wacker präsent. Aber sie haben ja Recht: Man muss protestieren, bevor es wirklich weh tut. Nachher ist es nämlich zu spät. Diese Erfahrung haben wir ja im Bezirk Dielsdorf und im Bezirk Bülach gemacht; da habe ich alles Verständnis für die andern Gebiete im Kanton. Wo mir aber jegliches Verständnis fehlt, ist dort, wo man Betroffenheitsrhetorik kombiniert mit der Befürwortung einer nachfrageorientierten Pistenplanung unter dem Mäntelchen einer Fluglärmoptimierung. Fluglärmoptimierung heisst ganz einfach Lärmverschönerung und ist schlicht und ergreifend menschenverachtend. Schauen Sie die Fluglärmkarten an! Wenn diese das Kriterium wären, dann hätten Sie in Gockhausen, in Zollikon, in Illnau-Effretikon, in Winterthur und Schwamendingen gar keinen Fluglärm. Spätestens ab 350'000 Bewegungen kommen Sie um eine ganz massive Belastung des entfernteren Südens gar nicht herum.

Wenn Sie Nein sagen wollen zu diesem dringlichen Postulat, so sagen Sie doch bitte Ihren Wählerinnen und Wählern zu Hause: «Ich bin für ein nachfrageorientiertes Wachstum und alles, was unterhalb des Immissionsgrenzwertes ist, ist überhaupt kein Fluglärm.» Wenn Sie ausschliesslich auf eine Abgrenzungslinie «Immissionswert Empfindlichkeitsstufe II» setzen, öffnen Sie nämlich Tür und Tor für eine Fluglärmverteilung. Kombiniert mit den in RELIEF vorgeschlagenen Pistenverlängerungen schaffen Sie die Voraussetzung für eine deutliche Kapazitätserhöhung auf dem Flughafen. Lassen wir doch endlich die Wortklaubereien, ob es sich damit um eine eigentliche Kapazitätserhöhung handelt oder um eine Kompensation verlorener Kapazität wegen Sicherheitsfragen und DVO. Die Pistenverlängerungen dienen einer Kapazitätssteigerung, alles andere würde ja jeglicher ökonomischer Logik widersprechen. Sie glauben doch nicht im Ernst, Unique würde

so viel Geld investieren, nur um in der Verspätungsstatistik etwas besser dazustehen. Das muss mit zusätzlichen Einnahmen gedeckt werden und die werden sicher nicht in der Event-Halle generiert. RELIEF und das aktuelle Start- und Landeregime zeigen im Detail, dass wir aufhören müssen mit dieser Betroffenheit nach Himmelsrichtungen. Intraplan Consult prognostiziert eine Nachfrage von 367'000 Bewegungen im Jahr 2020 und 415'000 Bewegungen für das Jahr 2030. Damit sind wir etwa zehn Jahre verschoben gegenüber den Eckwerten des SIL, der im Anhang III B vom 18. Oktober 2000 für das Jahr 2010 rund 400'000 Bewegungen und für das Jahr 2020 etwa 415'000 Bewegungen prognostizierte. Dort steht auf Seite 4 des Anhangs III B, die Landesflughäfen sollen der Luftverkehrsnachfrage folgend entwickelt werden können, auch wenn im Interesse der ökonomischen und sozialen Dimension der Mobilität in Kauf genommen werden muss, dass in der Umgebung dieser Anlagen die Belastungsgrenzwerte für den Fluglärm nicht überall eingehalten werden können und die Immissionsgrenzwerte für die von der Luftfahrt mit verursachten Luftschadstoffe erst mit mehrjähriger Verspätung gegenüber den in der Luftreinhalteordnung bestimmten Fristen eingehalten werden können.

Dazu gibt es Handlungsalternativen; der Bundesrat beschreibt sie selber im Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz, Seite 56: «Der Bund kann die Verkehrsentwicklung auf den Landesflughäfen durch die Einführung von Bewegungslimiten oder durch die Festlegung entsprechender Lärmbelastungs- oder Schadstoffgrenzwerte plafonieren.» Weiter steht dort: «Der SIL und die kantonale Richtplanung würden als Rechtsgrundlage für die Ausscheidung dienen.» Also, diese Handlungsalternative steht uns offen. Aber er schreibt eben auch: «Der Bundesrat bekennt sich weiterhin zu einer nachfrageorientierten Entwicklung der Landesflughäfen.»

Dem müssen wir etwas entgegensetzen im kantonalen Richtplan! Wenn RELIEF für etwas gut war, dann um allen die Augen zu öffnen, was mit einem nachfrageorientierten Wachstum auf uns zukommt. Da hilft auch keine Vernebelungstaktik, wie sie der Regierungsrat mit der Antwort auf die Interpellation Martin Mossdorf, Ursula Moor und André Bürgi betreibt. Das ist ja unsäglich, wie sich da der Regierungsrat windet und unverbindliche Textbausteine aus früheren Papieren rezykliert. *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Richard Hirt (CVP, Fällanden): In der Planung um den Flughafen wurden seinerzeit vom Regierungsrat zwölf Betriebsvarianten über den Flughafen Kloten ausgearbeitet und in die Welt gesetzt und zum Teil nach Bern gesandt. Diese Auswahl wurde nun im laufenden SIL-Verfahren noch durch weitere Ideen aus den Regionen angereichert. Die Politik rund um den Flughafen hat im Kanton zu einem noch nie dagewesenen Konflikt geführt. Lautstarke Polemiken um den Flughafen sind entstanden, weil die Leute denken, Schweigen zur Sache gelte als Zustimmung. Der Regierungsrat hat sich in den Grundsätzen zur Flughafenpolitik nur unscharf geäußert und eher allgemeine Grundsätze der Umwelt- und Wirtschaftspolitik festgelegt. Als Ausdruck der Planungsautonomie hätten der Kanton und der Kantonsrat, dem die Planungshoheit zusteht, seine eigenen strategischen Ziele zu definieren und in den SIL-Prozess des Bundes einbringen müssen. Viele Gemeinden haben auch in der Vernehmlassung zum Verkehrsrichtplan darauf hingewiesen.

Für mich ist trotz gegenteiliger Beteuerung beim gewählten Vorgehen nach wie vor klar, dass der Kanton die SIL-Planung weit gehend übernehmen und nachvollziehen muss. Ich habe das in der Anfrage «Sachplan Infrastruktur als Planungsfälle für den Kanton Zürich» auch so zum Ausdruck gebracht. Eigenständige, vom Kantonsrat im Richtplan verbrieftete Festsetzungen hätten die Position des Kantons Zürich im ganzen Verfahren gestärkt.

Der Regierungsrat hat 1995 bei der fünften Ausbaustufe das Volk gefragt: «Wollt ihr einen Flughafen mit 250'000 Bewegungen?» Das Volk hat Ja gesagt. Vertreter des Volkes aus allen Himmelsrichtungen und Parteien haben am runden Tisch einstimmig gesagt, wir könnten gegebenenfalls auch mit 320'000 Flugbewegungen leben. Der Regierungsrat und das BAZL fragen nun die Wirtschaft und Unique: «Was wollt ihr, das wir euch geben?» Diese und ihre bezahlten Wasserträger rufen natürlich: «Wir wollen 400'000 Flugbewegungen!» Es liegt aber eine Volksinitiative auf dem Tisch des Regierungsrates, die ihm offensichtlich nicht zupass kommt. Das Volk will, dass über eine Begrenzung abgestimmt wird. Will es 250'000? Will es einen Gegenvorschlag mit vielleicht 320'000? Oder will es 400'000 für die Zukunft offen halten? Ich meine, diese Volksinitiative müsste jetzt vors Volk kommen, und zwar sehr schnell. Das Postulat, wie es formuliert ist, verstehe ich nicht als Denkpause. Ich verstehe es vielmehr als Ausdruck der Ohnmacht und Handlungsunfähigkeit der Kommission für Planung und Bau,

der Ohnmacht, dass auch der Kantonsrat seine Planungshoheit als ausgehebelt betrachtet und den Auftrag der Bevölkerung nicht wahrnehmen kann. Der Regierungsrat wäre sehr gut beraten, wenn er die Frist zur Auflegung dieser Volksinitiative nicht ausnützt oder einen Gegenvorschlag so schnell wie möglich zur Abstimmung bringt. Nur ein demokratisch legitimiertes Ergebnis sollte in den SIL-Prozess einfließen, sonst wird er mit Sicherheit Makulatur bleiben. Wenn der Regierungsrat seine Frist ausnützt und die Volksabstimmung hinauszögert, bin ich mir ganz sicher, dass die entscheidende Lackmusprobe schlussendlich zur «Leck-mir!-Probe» wird.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein neues Flugzeug kaufen, zum Beispiel bei Airbus. Sie wissen haargenau, was Sie wollen, betreffend Grösse zum Beispiel. Der Verkäufer legt schöne Folien auf und will Ihnen für den Kauf etwas viel Grösseres anpreisen, für das Sie erst später bezahlen müssten. Aber dies ist etwas, das Sie weder wollen noch brauchen noch wirklich bezahlen können. Genau so verhält es sich mit dem Sachverhalt, den das vorliegende Postulat aufzeigt.

Was wollen wir grünliberal Politisierenden schon seit Jahren? Erstens einen gut funktionierenden, wirtschaftlich notwendigen Flughafen als Teil unseres Wohlstandes. Er leistet genau so einen wichtigen Beitrag zu wirtschaftlichem Erfolg und Lebensqualität wie eine intakte Umwelt, Naherholungsgebiete, frische Luft und Ruhe. Zweitens: aus diesen Überlegungen betreffend die Lebensqualität einen Bewegungsplafonds von 320'000 Flugbewegungen pro Jahr. Drittens: eine gesicherte Nachtruhe von 22 Uhr bis 7 Uhr, mit Ausnahmen für einzelne Interkontinentalflüge. Viertens: keine Veränderungen am bestehenden Pisten-system.

Ich greife hier gerne die Worte der Postulanten auf. Die Bevölkerung um den Flughafen Zürich steht zu ihrem Flughafen, ist aber zurzeit nicht bereit, allfällige Aus- und Neubaupläne hinzunehmen. Die Planungssicherheit soll Vertrauen schaffen und die Situation im Streit um die weitere Zukunft des Flughafens entspannen. Es geht um diese Grundforderung, dass wir alle als Bewohner um den Flughafen wissen, woran wir sind. Viele hier drin, bestimmt die Mehrheit, versprechen immer wieder, dass die Lärm- und Schadstoffbelastung des Flughafens nicht zunehmen, sondern abnehmen muss. Es ist wohl jedem klar: Jede

Veränderung am bestehenden Pistenystem hätte eine klare Kapazitätssteigerung zur Folge.

Nun geht es im vorliegenden Postulat genau darum, hier endlich – fünf vor zwölf – ein Signal zu setzen. Ich rufe Sie dazu auf, genau hier aktiv diese Differenz zum SIL-Verfahren zu schaffen und dem Postulat zuzustimmen. Eine kapazitätssteigernde Spielanlage durch Pistenveränderungen soll im SIL von Anfang an kein Thema sein. Wenn Sie Ja sagen, tragen Sie der Tatsache Rechnung, dass ein Flughafen nicht gegen die Bevölkerung betrieben werden kann. Sie unterstützen mit dem Postulat eine weitere vertrauensbildende Massnahme. Wenn Sie hier und heute aber Nein sagen, sind Sie bereit, eine Parallelpiste oder eine Verlängerung bestehender Pisten inklusive der damit verbundenen weiteren Lärmbelastung in Kauf zu nehmen.

Und damit bin ich wieder beim Anfang. Wenn Sie Regierungsrätin Rita Fuhrers Aussage Glauben schenken, wir könnten ja dann später noch Einfluss nehmen, später noch unsere rechtlich unverbindlichen Wünsche kundtun und sie von Präjudiz spricht, dann kann ich nur empfehlen: Sie wissen sehr wohl, dass die Regierung viel verspricht und das andere macht. Wir müssen von Anfang an klarstellen, was wir wollen und was eben nicht. Also stellen wir dies aktiv zuhanden des SIL klar. Leider können wir uns im vorliegenden Fall den Verkäufer nicht aussuchen wie auf dem freien Markt und zum Beispiel zu Boeing wechseln. Aber wir können wenigstens mit dem Überweisen des Postulates ein klares Signal setzen.

Werner Bosshard (SVP, Rümlang): Chancen kommen und Chancen gehen, aber die Chancen bleiben nicht. Es wurde eben in den Vierzigerjahren des letzten Jahrhunderts die Chance verpasst, hier einen europäischen Grossflughafen zu planen, und jetzt geht es eben nicht mehr. Ich habe aber in keiner Weise Sympathien für die Volksinitiative, die auch schon erwähnt wurde, mit einer Beschränkung auf 250'000 Bewegungen. Ich bin in spezieller Weise von diesem Geschäft betroffen, weil die Pistenverlängerung, die von der Regierung mit Energie vorangetrieben wird, auf meinem Gemeindegebiet in Rümlang stattfindet.

Das dringlich erklärte Postulat Urs Hany, Hans Frei, Martin Mossdorf gibt die Stimmung der um den Flughafen herum ansässigen Bevölkerung wieder. Wir leben seit 55 Jahren mit dem Flughafen; die Alteinge-

sessenen zwangsweise, die seither Zugezogenen, also die grosse Mehrheit, freiwillig. Bereitwillig werden die vom Flughafen ausgehenden Emissionen getragen – im Wissen darum, dass der Flughafen wie jede andere wirtschaftliche Tätigkeit nicht nur Emissionen produziert, sondern auch Arbeitsplätze anbietet, touristisches Einfallstor in die Schweiz ist, Arbeit für Zulieferer und Entsorgungsbetriebe bietet und so weiter und so weiter, und das wird uns ja in regelmässig wiederkehrenden Abständen von Expertenberichten wieder bestätigt.

Unser Verständnis ist dann aber erschöpft, wenn durch Pistenausbauten über den jetzigen Flughafen-Perimeter hinaus bestehende Siedlungsstrukturen zerstört, Flüsse und Strassen umgelegt, Industriebetriebe verlegt werden müssen und wenn Bauverbote in seit Jahrzehnten bestehenden Bauzonen in Kloten und Rümlang, den beiden Anliegergemeinden der Piste 10/28, erlassen werden. Ausserdem möchte ich darauf hinweisen, dass eine Pistenverlängerung und somit eine Aufwertung dieser Piste eine Offerte an Deutschland ist, die Verordnung, die den süddeutschen Raum vom Fluglärm entlasten soll, noch zu verschärfen.

Die ablehnende Stellungnahme der Regierung zum Postulat erstaunt mich natürlich nicht. Das ewig gleiche Spiel, welches seit Jahrzehnten um den Flughafen gespielt wird, wird nochmals gespielt, und die Verantwortung nochmals dem Bund zugeschoben. Nun wissen wir ja alle, dass Luftfahrt Bundessache ist. Aber als ganz anders als der Rest der Schweiz Betroffener muss doch der Kanton Zürich, vertreten durch seine Regierung, welche doch die Interessen der Bevölkerung schützen soll, seine Stimme laut und deutlich erheben und Bern signalisieren, dass der Flughafen jetzt seine maximale terrestrische Ausdehnung erreicht hat. Die Regierung will das nicht, deshalb müssen wir sie dazu zwingen. Das Mittel dazu ist die Überweisung dieses Postulates. Stimmen Sie mit mir zusammen dieser Überweisung zu!

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Gewiss kann man sich streiten, ob der Vorstoss Urs Hany in dieser Form überhaupt Sinn macht; wir haben jetzt einige Voten dazu gehört, ich möchte mich dazu nicht mehr äussern. Für mich ändert das aber nichts an der Grundproblematik, die dieses Postulat anspricht. Es ist ein weiterer Versuch, sich doch noch in der Anfangsphase des SIL-Prozesses einbringen zu können. Das ist meiner Meinung nach völlig legitim und auch absolut verständlich, denn die Bewohnerinnen und Bewohner rund um den Flughafen fühlen

sich machtlos und ausgeliefert, und das ist nicht gerade angenehm. Laut Antwort des Regierungsrates und wie auch schon mehrfach von Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer erläutert, findet das öffentliche Mitwirkungsverfahren erst zusammen mit dem kantonalen Richtplan in der zweiten Phase des SIL-Prozesses statt, nachdem in der ersten Phase die fachtechnischen Grundlagen erarbeitet wurden. Wir befinden uns jetzt erst in der ersten Phase. Warum denn nur befriedigt dieses Vorgehen nicht? Die Antwort darauf hat vor allem mit Vertrauen zu tun oder, besser gesagt, mit nicht mehr vorhandenem Vertrauen. Denn Vertrauen gegenüber der Zürcher Regierung ist leider ein Wort, das für die vom Fluglärm belastete Bevölkerung arg strapaziert wurde. Zu viel Geschirr wurde da in der Vergangenheit zerschlagen, Fraktionskollege Thomas Hardegger hat schon darauf hingewiesen. Jüngstes Beispiel dafür ist die vor drei Wochen veröffentlichte Nachfrageprognose des Flughafens Zürich, die weiterhin von einem ungebremsten Wachstum ausgeht – 401'900 Flugbewegungen im Jahr 2020, 450'000 im Jahr 2030. Auch wenn uns in diesem Fall wieder versichert wurde, dass hier bewusst nur die wirtschaftliche Seite des Flughafens betrachtet wurde und diese Ergebnisse nachher schon in Relation mit einer nachhaltigen Entwicklung des Flughafens gebracht würden, bleibt der übliche bittere Nachgeschmack.

Ich selber wohne direkt in der Anflugschneise auf die Piste 28. Die Jets donnern 100 Meter über unseren Hausgiebel hinweg. Ich weiss, was Fluglärm ist und was er bewirken kann. Aber ich bin mir nicht so sicher, ob sich hier drin alle genau vorstellen können, was es heisst, morgens schon um halb Sechs zu erwachen, weil man weiss, dass in einer halben Stunde die erste Maschine aus der Stille der Nacht über einem hinwegdröhnt, nachdem man vielleicht fünf Minuten vorher doch wieder kurz eingenickt ist. Der Osten des Flughafens musste diese störenden Morgenflüge ein Jahr über sich ergehen lassen, jetzt leidet der Süden seit zwei Jahren darunter. Oder können Sie sich vorstellen, was es heisst, beim Grillplausch am Abend alle zwei Minuten das Gespräch mit den Gästen unterbrechen zu müssen, weil man sein eigenes Wort nicht mehr versteht? Glauben Sie mir, der Plausch bleibt da definitiv auf der Strecke, von der Schadstoffbelastung in der Luft ganz zu schweigen.

Als Vizepräsidentin des Dachverbandes Fluglärmschutz weiss ich von zahlreichen solchen Beispielen. Der Dachverband umfasst fast alle Bürgerinnen- und Bürgerorganisationen im Westen, Norden und Osten

des Flughafens. Allen Unkenrufen zum Trotz zieht man da gemeinsam am selben Strick. Das stärkste Gefühl aber, das uns verbindet, ist die Angst; Angst vor dem Verlust unserer Lebensqualität.

Kein weiterer Pistenausbau wäre endlich eine kalkulierbare Grösse. Der Flughafen könnte mit dem bestehenden Pistensystem immer noch 350'000 Bewegungen pro Jahr abwickeln, wir haben das schon gehört. Das sind 90'000 mehr als jetzt und immer noch 30'000 Bewegungen mehr, als hier drin im Rat einmal gefordert wurde. Man kann also in keinsten Weise von einer Verunmöglichung der wirtschaftlichen Entwicklung des Flughafens sprechen. Kein weiterer Pistenausbau schafft endlich einmal eine Art Sicherheit für die fluglärmgeschädigte Bevölkerung und für die Raumplanung in deren Gemeinden. Bis zu diesem technischen Plafond könnte es – ich betone: könnte es, muss es aber nicht – mehr Flugbewegungen geben, aber eben nicht weiter. Das ist immerhin mal eine Zusicherung, auf die wir Betroffenen alle sehnlichst warten.

Darum bitte ich Sie, im Sinne eines Zeichens nach Bern das Postulat Urs Hany zu überweisen.

Dieter Kläy (FDP, Winterthur): Der Osten des Kantons, die Stadt Winterthur und weitere Gemeinden in den angrenzenden Kantonen Thurgau und Sankt Gallen sind gegenüber dem Flughafen positiv eingestellt und auch solidarisch. Davon zeugt das vor ein paar Monaten lancierte Konzept «Akzeptanz für den Betrieb des Flughafens Zürich». Der Osten anerkennt den Flughafen als eine verkehrspolitische Schlüsselinfrastruktur. Der Flughafen trägt mit seinen Luftverkehrsverbindungen wesentlich auch zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region, auch der Region Ost natürlich, bei und sichert dabei zahlreiche Arbeitsplätze. Im Wissen um diesen Standortvorteil Flughafennähe ist man auch bereit, einen Teil der Umweltbelastungen und des Flugverkehrs in Kauf zu nehmen. Das Konzept «Akzeptanz» will einen Flughafenbetrieb, der auf absehbare Zeit den Anforderungen der Wirtschaft, aber auch den Sicherheitsanforderungen und den Umwelt- und Raumplanungsgesetzen von Bund und Kanton genügt. Die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens ist langfristig nur gesichert, wenn sie nicht sehr zu Lasten der Bevölkerung und ihrer Umwelt geht.

Ein Grundsatz von «Akzeptanz» ist, dass das Pistensystem unverändert bleibt. Wir haben x-mal gehört, dass das jetzige System bereits noch

90'000 zusätzliche Bewegungen zulässt, 45 Prozent Wachstum, und das genügt. Die heutigen Siedlungsstrukturen mit ihren bestehenden Nutzungen sind um das bestehende Pistensystem gewachsen. Der Osten hat in der Vergangenheit nicht so viel Aufhebens um den Fluglärm gemacht wie andere Regionen, er war und ist aber bereit, seinen Teil zu tragen. Und es stimmt eben nicht, was gesagt wurde, dass Winterthur und die umliegenden Gebiete im Süden nicht vom Fluglärm betroffen wären. Sie sind betroffen.

In diesem Sinne bitte ich Sie, das Postulat zu unterstützen.

Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden): Der Aktivismus rund ums Thema Flughafen hat hier in diesem Saal und auch ausserhalb etwas abgenommen. Der Grund dafür mag wohl darin liegen, dass sowohl der Kantonsrat realisiert hat, wie wenig er die Flughafenpolitik beeinflussen kann, als auch die Bevölkerung gemerkt hat, dass die Flughafenpolitik ohne sie gemacht wird. Die Probleme und die Fronten rund um den Flughafen sind zwar die gleichen geblieben. Die Südschneiser gehen immer noch auf die Strasse, diejenigen im Norden stehen immer noch unter dem Damoklesschwert der Parallelpiste und diejenigen im Westen und Osten wehren sich gegen den Ausbau der Pisten. Aber etwas hat sich in der ganzen Flughafengeschichte doch geändert: Immer mehr Leute, darunter vermehrt auch bürgerliche Politikerinnen und Politiker, sehen ein, dass die Zukunftspläne der Regierung und der Unique bezüglich Flughafen so nicht hingenommen werden dürfen. Das ist eine erfreuliche Entwicklung, auf die wir Grünen lange gewartet haben. Denn vergeblich hofften wir über Jahre hinweg auf die Unterstützung der bürgerlichen Seite, wenn es um die Erhaltung der Lebensqualität der Bevölkerung rund um den Flughafen ging. Mit dem dringlichen Postulat haben die drei bürgerlichen Postulanten bewiesen, dass sie nun doch auch zum Schutz ihrer Wählerinnen und Wähler etwas beitragen müssen, wenn sie nochmals gewählt werden wollen. Ich freue mich darüber und werde selbstverständlich das Postulat unterstützen. Aber als Vertreterin des Nordens bin ich äusserst beunruhigt, dass bei der neulich vorgestellten Flughafenpolitik des Regierungsrates sich nichts geändert hat. Im Sinne der Vorsorge – Sie haben richtig gehört: der Vorsorge – sollen Handlungsspielräume für die langfristige Entwicklung offen gehalten werden. Das heisst, die Regierung und die Unique fassen bereits einen Flughafen ins Auge, welcher der Nachfrage ent-

sprechend ausgebaut werden könnte. Zielgrösse dieser Nachfrage sind 450'000 Flugbewegungen bis im Jahr 2030. Dazu gehören natürlich Pistenverlängerungen und der Neubau einer Parallelpiste. Dabei wird in Kauf genommen, dass ein Flachmoor von nationaler Bedeutung zerstört wird und eine Region, nämlich der Norden, dem Flugverkehr vollständig geopfert wird, und dies alles unter dem Begriff der Vorsorge. Ich gebe zu, dass ich mir unter dem Begriff Vorsorge im Zusammenhang mit Flugverkehr auch etwas ganz anderes vorstellen könnte, nämlich eine Begrenzung der Flugbewegungen, einen definitiven Stopp des Pistenausbaus und eine Nachtruhe von neun Stunden. Dies wäre eine Vorsorge, welche die Gesundheit der nächsten Generationen ins Zentrum setzt, und es wäre ein Bekenntnis und ein Signal nach Bern, dass das heutige Pistensystem, gebaut für sage und schreibe 350'000 Flugbewegungen, längstens und langfristig genügt. Denn ich bin sicher, dass das Wohlergehen kommender Generationen definitiv nicht vom unbegrenzten Wachstum eines Flughafens abhängt. Ich persönlich warte ungeduldig auf eine Studie, welche die Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung untersucht, wenn der Flughafen dereinst im Sinne der Unique und des Regierungsrates ausgebaut werden soll.

Ordnungsantrag

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Ich beantrage Ihnen,

die Rednerliste zu schliessen,

damit wir dieses Geschäft heute Morgen noch erledigen können. Meine Kolleginnen und Kollegen bitte ich, sich möglichst kurz zu fassen. Danke vielmals.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Ich habe noch sieben Rednerinnen und Redner auf der Liste. Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer möchte auch mindestens 15 Minuten sprechen und dann ist noch der Namensaufruf fällig. Ich bitte Sie, wie Martin Mossdorf beantragt hat, sich kurz zu halten. Stellt jemand einen andern Antrag zur Schliessung der Rednerliste? Das ist nicht der Fall. Somit ist die Rednerliste geschlossen. Es sind noch auf der Rednerliste: Benedikt Gschwind, Zürich,

Heinrich Frei, Kloten, Arnold Suter, Kilchberg, Lukas Briner, Uster, Thomas Weibel, Horgen, Lorenz Habicher, Zürich, und Stefan Dollenmeier, Rüti.

Thomas Weibel (GLP, Horgen): Festlegungen im SIL und im kantonalen Richtplan sind gleichwertig. Beide müssen vom Bundesrat festgelegt beziehungsweise genehmigt werden. Zürich als Standortkanton des Flughafens muss sich früh zu beiden äussern, sonst ist der Bundesrat in seiner Entscheidung frei, wenn es darum gehen wird, Differenzen zwischen den beiden Planungssystemen zu bereinigen. Die kürzlich präsentierte Nachfrageprognose, die zum Schluss kommt, dass ein Pisten-ausbau für Kapazitätssteigerung unabdingbar sei, hat keinerlei Steuerungsmechanismen berücksichtigt. Das ist nicht seriös in Strassenverkehrsprognosen, das ist nicht seriös in Bahnverkehrsprognosen, das ist ebenfalls unseriös in Luftverkehrsprognosen. Und ein Hinweis: Für das Jahr 2020 rechnet die Studie mit 40 Prozent Umsteigeverkehr in Zürich. Das ist nahezu gleich viel, wie die Swissair im Höhepunkt ihrer gescheiterten Hunter-Strategie erreicht hat.

Wir Grünliberalen sind für einen gut funktionierenden Flughafen. Wir sind aber gegen einen überdimensionierten Hub und gegen das Überschreiten von in der Lärmschutzverordnung und in der Luftreinhalteverordnung festgesetzten Grenzwerte für das NO_x. Wir stehen ein für eine effiziente Planung. Dazu gehört, dass Denkvarianten, deren Umsetzung von kaum jemandem akzeptiert werden kann, früh aus dem Variantenfächer gestrichen werden. Wir sind gegen Kapazitätserweiterung, folglich sind wir gegen Veränderungen am Pistensystem; dass dies Mehrverkehr nach sich ziehen wird, hat das Beispiel Baregg auf der Strasse sehr schön gezeigt.

Deshalb stimmen wir dem Postulat aus Überzeugung zu.

Heinrich Frei (SVP, Kloten): Zur Ausgangslage: Der Flugverkehr ist für die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz, des Kantons Zürich und insbesondere für die Flughafenregion von entscheidender Bedeutung. Die von Deutschland aufgezwungenen Anflugbeschränkungen aus Norden und die damit verbundenen zusätzlichen Fluglärmbelastungen im Osten und im Süden haben eine emotionale geführte Debatte um die Flughafenpolitik ausgelöst, die unvermindert anhält. Das Vertrauen der Bevölkerung in die politischen Institutionen und in die Flughafenbetrei-

berin Unique ist durch wechselnde Positionen, unklare Kompetenzen und widersprüchliche Aussagen erheblich gestört. Die bestehende Rechtsunsicherheit blockiert die Entwicklung der fluglärm betroffenen Gemeinden und schränkt die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens ein. Beides ist für Zürich und im Speziellen für die Flughafenregion volkswirtschaftlich äusserst nachteilig. Die Regierung des Kantons Zürich hat gleichzeitig mit dem Projekt RELIEF die Kontroverse um die Lärmverteilung erneut angeheizt und mit weiteren fraglichen Studien – die letzte aus der Volkswirtschaftsdirektion – hat sie selbst in Fachkreisen grosses Kopfschütteln verursacht. Der wieder aufgenommene SIL-Prozess ist für die Bevölkerung nicht transparent. Insbesondere wird der mangelnde Einbezug der Flughafenregion in die Entscheidungsfindung bemängelt, weil die Bevölkerung und deren Interessen nicht oder schlecht vertreten sind.

Zur Sicherheit: Sicherheit hat oberste Priorität. Dies ist bei jeder Planung, ob kurz- oder langfristig, zu beachten. Zum Pistenausbau: Zwei Projekte, die Verlängerung der Piste 10/28 sowie eine Parallelpiste, stehen zur Diskussion. Über einen allfälligen Pistenausbau hat die Bevölkerung des Kantons Zürich abzustimmen. Zur Verlängerung der Piste 10/28, West–Ost: Die Piste 28 liegt quer im Tal und wurde als Startpiste in die Richtung der vorherrschenden Westwinde gebaut. Für Anflüge ist sie ungeeignet, da das Gelände unmittelbar an beiden Pistenenden stark ansteigt. Daher kann sie nicht zur Hauptpiste ausgebaut werden. Im Anflug auf Piste 28 werden die Baumwipfel im Abstand von nur 150 Metern überflogen. Diese kritische Hindernisfreiheit war eine der Ursachen des Crossair-Absturzes im November 2001 unmittelbar nach dem Überfliegen von Nürensdorf. Gemäss Rekurschrift vom November 2005 der Rekurskommission des Bundes wird Folgendes über die Piste 28 geschrieben: «Gerade die Piste 28 gilt auf Grund der Topografie und Hindernissituation unbestritten als speziell. So kann auf der Piste 28 auch mit Inbetriebnahme des ILS (*Instrumentenlandeflug*) bloss ein ILS-gestützter Sichtanflug und kein Präzisionsanflug durchgeführt werden. Ein Sicherheitsnachweis für den ILS-Anflug wäre dringend nötig, da das geforderte Sichtminimum gesenkt wird und die Hügelzüge von Bassersdorf neu auch in dichtem Nebel überflogen werden. Dieser ragt mit einer Überflughöhe von 100 Metern jedoch in die Sicherheitszone. Die internationalen Sicherheitsstandards der ICAO (*International Civil Aviation Organisation*) werden hier verletzt. Die Piste 28 grenzt an die neu erstellte Autobahn Kloten–Bülach, die in ei-

ner erhöhten Kurve um das Pistenende geführt ist. Dahinter beginnt die Stadt Kloten mit einem grossen Wohnquartier für Familien, das seit Oktober 2001 in nur 50 Metern Höhe überflogen wird. Um die Piste zu verlängern, müsste die Autobahn abgebrochen oder es müssten in Rüm- lang – wir haben es bereits gehört – entsprechende Umsiedlungen durchgeführt werden. Wohin sollte dann die Autobahn gehen? Zudem kann die Stadt Kloten noch nicht tiefer überflogen werden.

Zum Schluss zusammengefasst: Unterstützen Sie das Postulat mit einem klaren Antrag an die Regierung, die Anliegen der Bevölkerung ernst zu nehmen. Was stört, ist der Lärm – und nicht der Flughafen oder die Anzahl Bewegungen. Die Sicherheit muss oberste Priorität haben. Zum Schluss noch eine Frage: Kennt die Regierung das Risiko beim Anflug? (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Benedikt Gschwind (SP, Zürich): Mit mir wird eine Handvoll Fraktionsmitglieder der SP diesem Postulat nicht zustimmen. Wir haben durchaus Verständnis für die Politik der Signale und der Zeichen, die nach Bern gesendet werden sollen, und ich möchte mich durchaus nicht davon ausnehmen, dass ich von diesem Mittel schon Gebrauch gemacht habe. Aber ich glaube, man muss sich doch in jedem Fall überlegen, ob diese Politik zweckmässig ist oder eben auch nicht. Wir stimmen jetzt über einen Postulatstext ab, so wie er vor uns liegt, und über nichts anderes, und diese Formulierung geht uns zu weit. Gar keine Planungen und Projektierungen sollen mehr möglich sein. Nicht jede Veränderung am Pistensystem ist gleich zu deuten mit einer Kapazitätserhöhung. Es kann auch um Veränderungen gehen, die der Sicherheit dienen, wie Heinrich Frei vorhin angetönt hat. Es kann notwendig sein, weil neue Flugzeugtypen kommen. Oder es kann sein, weil Vereinbarungen mit unserem nördlichen Nachbarland, von denen ja auch immer wieder die Rede ist, dies erfordern. Wollen wir uns diese Möglichkeiten wirklich alle verbauen? Wollen wir hier auch unsere Verhandlungsposition mit Deutschland schwächen?

Denjenigen, die Angst vor einem masslosen Kapazitätsausbau haben, sei in Erinnerung gerufen, dass das Flughafengesetz für derartige Vorlagen – auch das wurde zwar schon mehrfach gesagt – einen referendumsfähigen Kantonsratsbeschluss erfordert. Ich glaube, dies ist eine Sicherheit, eine Errungenschaft, die unsere Seite damals beim Flughafengesetz erreichen konnte, auf die wir stolz sein können und die sich,

glaube ich, in diesen Fällen auch bewähren wird. Diese Sicherung ist für uns ausreichend, umso mehr, als das heutige Pistensystem eine natürliche Begrenzung der Kapazität und der Flugbewegungen auf etwa 350'000 sicherstellt.

Einen Punkt möchte ich doch noch erwähnen, den die Befürworter immer wieder angedeutet haben: Dieses Bekenntnis zum Flughafen und zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens und dann gleichzeitig diesem Flughafen wieder Fesseln anlegen zu wollen – das ist ein Widerspruch, der einfach nicht überstrapaziert werden darf. Wenn er so strapaziert wird, geht die Rechnung eben irgendwann einmal nicht mehr auf. Ein gewisses Verständnis hat durchaus auch unsere Seite für diesen Unmut, der jetzt in der Debatte geäußert wird und der auch in den Verlautbarungen aus der Flughafenregion zum Ausdruck kommt. Hier trägt die Regierung mit ihrer Kommunikationspolitik viel zu dieser Unsicherheit und zu diesem Vertrauensverlust bei.

Aus all diesen Gründen werden wir dem Postulat nicht zustimmen, wir werden uns der Stimme enthalten.

Lukas Briner (FDP, Uster): Ich setze meine Interessenbindung als bekannt voraus, ich bin Verwaltungsrat, gewählt durch die Regierung, und Vizepräsident der Flughafengesellschaft. Ich spreche hier aber eigentlich eher in meiner beruflichen Eigenschaft als Direktor der Zürcher Handelskammer, der täglich in engem Kontakt ist auch mit jenen Unternehmungen in unserem Bereich, die auf einen leistungsfähigen interkontinentalen Flughafen angewiesen sind. Ich spreche für jene Menschen, deren Arbeitsplatz – wir haben Zahlen gehört, es sind deren Zehntausende – von einem interkontinentalen Flughafen in der heutigen Funktion abhängen. Auch jene Leute haben Angst, nicht nur diejenigen, die vom Lärm betroffen sind, obwohl ich auch diese Angst respektiere und ernst nehme.

Ich habe mich seinerzeit als Präsident der vorberatenden Kommission für das Flughafengesetz zwischen der ersten und der zweiten Lesung dafür eingesetzt, dass ein Antrag aus dem Rat, Lage und Länge der Pisten seien der Volksabstimmung zu unterstellen, eine Mehrheit fand und auch von bürgerlicher Seite unterstützt wurde. Damit haben wir – es wurde mehrfach gesagt – die Barriere, um zu verhindern, dass gegen die Mehrheit der Bevölkerung irgendein Ausbau passiert. Warum aber wollen Sie denn dies vorziehen und sogar die entsprechende Projektie-

rung und Planung untersagen? Wer das tun will, der misstraut doch einfach dem Volk – dem dannzumaligen Volk in seiner dannzumaligen Zusammensetzung. Das halte ich nicht für eine demokratische Haltung. Wir müssen uns sämtliche Szenarien offen halten und das Szenario, nichts zu tun, ist immer offen. Aber wir müssen uns auch die Möglichkeit offen halten, zu reagieren, falls – und das ist ja gar nicht sicher – die Kapazitätsgrenzen dieses Flughafens so früh erreicht werden, wie jetzt die neuste Nachfrageprognose sagt. Diese Prognose stammt übrigens vom Bundesamt für Zivilluftfahrt oder wurde von ihm in Auftrag gegeben – und nicht vom Flughafen!

Wenn Sie jetzt schon sagen, Zürich werde, wenn der Flughafen an die Kapazitätsgrenze stösst, auf gar keinen Fall mit irgendwelchen baulichen Ausbaumassnahmen reagieren, wenn Sie das heute schon sagen, dann setzen Sie ein negatives Langfristsignal an künftige Investoren. Und wenn wir auch nur jenes Wirtschaftswachstum erhalten oder erreichen wollen in unserem Raum, welches wir brauchen, um die Sozialversicherung aufrecht zu erhalten, um die zunehmende Überalterung der Bevölkerung zu finanzieren – es sind dies mindestens 2 Prozent –, dann dürfen wir künftige Investoren nicht abschrecken. Und wir dürfen auch nicht dem Lufthansa-Konzern signalisieren, falls die Swiss hier in Zürich Erfolg haben sollte, dann würden wir an Kapazitätsgrenzen stossen, die diesen Erfolg wieder in einen politischen Misserfolg umwandeln würde. Das wäre ungefähr das Schlechteste, das die Swiss brauchen kann, um ihre Funktion hier aufrechtzuerhalten.

Im Übrigen wurde oft von einer Trennung zwischen Transit und Ziel- und Quellverkehr unterschieden. Die Flughafengesellschaft kann so wenig wie die Regierung diese Verkehre unterscheiden. Es gibt keine reinen Zubringerflüge. In jeder Maschine sitzen Leute, die umsteigen wollen, und solche, die aussteigen wollen. Der Flughafen kann das auch nicht trennen, weil er einem europaweiten Diskriminierungsverbot unterliegt. Wir haben in Zürich eine Wirtschaftsstruktur – es hätte andere Entwicklungen gegeben, da bin ich völlig einverstanden –, aber wir haben eine Wirtschaftsstruktur, die auf diesen Hub ausgerichtet ist. Oder wie es der Dekan der wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität einmal formulierte, einen typischen «Hub-Cluster». Wenn wir diese Anbindung an den Weltluftverkehr gefährden, gefährden wir die Wirtschaftsstruktur unseres Kantons in höchstem Masse und damit die beruflichen Zukunftschancen der jungen Leute.

Bitte stimmen Sie diesem Postulat nicht zu.

Arnold Suter (SVP, Kilchberg): Die Flughafenpolitik ist für die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz, des Kantons Zürich und der Flughafenregion von entscheidender Bedeutung. Sie muss sich wieder als Instrument für die strategisch orientierte Standort- und Wirtschaftspolitik etablieren. Die Sicherstellung der Bedürfnisse unserer handels- und dienstleistungsorientierten Wirtschaft muss auch in Zukunft gewährleistet werden. Die internationalen und interkontinentalen Verkehrsverbindungen stehen dabei im Zentrum. Selbstverständlich gehören dazu auch Schiene und Strasse, Martin Mossdorf. Es geht darum, den Flughafen Zürich auf einer für die Volkswirtschaft relevanten Grösse kurzfristig zu erhalten und langfristig zu sichern. Der Flughafen Zürich unterliegt heute betrieblichen Beschränkungen und Umweltauflagen, wie sie sonst kein einziger vergleichbarer Interkontinentalflughafen zu beachten hat. Statt einer zusätzlichen Beschränkung in der Richtplanung sollte ein klares Bekenntnis zum Flughafen erfolgen.

Um der Entwicklung des Flughafens nicht noch mehr zu schaden, ersuche ich Sie deshalb, das dringliche Postulat nicht zu überweisen. Übrigens: Die lachenden Dritten bei solchen Diskussionen hier im Rat sind immer die Deutschen. Wir müssen endlich aufhören mit der Selbstzerfleischung, die wir hier drinnen betreiben.

Stefan Dollenmeier (EDU, Rüti): Bitte entschuldigen Sie, dass ich auch noch rede, aber ich rutsche auf der Rednerliste meistens nach hinten, ganz egal, wie früh ich mich melde. Ich möchte zum Schluss der Debatte eine Frage stellen, die heute noch niemand gestellt hat. Es gibt immer noch Personen, die allen Ernstes ein weiteres Wachstum des Flughafens befürworten und eine Zunahme der Flugbewegungen auf 450'000 pro Jahr prognostizieren. Aber bitte erklären Sie mir einmal, womit denn diese Flugzeuge in 20, 30 Jahren noch fliegen sollen. Etwa mit Zuckerwasser? Dann müssten Sie aber heute beginnen, Zuckerrüben anzupflanzen. Glauben Sie mir, die Verknappung der Rohstoffe, namentlich des Erdöls, wird den Flugbetrieb über kurz oder lang einschränken. Die Hälfte von uns ist wahrscheinlich jung genug, um das noch erleben zu müssen.

Bitte unterstützen Sie dieses Postulat. Konsolidieren wir den Flugverkehr auf dem heutigen Niveau und beginnen wir früh genug, den Flug-

betrieb nachhaltig zu gestalten, Überkapazitäten abzubauen und den Flugverkehr auf ein gesundes Mass zu beschränken! Bitte entschuldigen Sie diese unbequeme Frage, aber mich dünkt, sie passt nicht schlecht als kritisches Schlusswort aus dem Rat.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Stefan Dollenmeier, Sie haben sich als Letzter gemeldet und sind als Zweitletzter drangekommen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Am Anfang möchte ich meine wohlbekannte Interessenbindung offen legen: Ich bin Mitarbeiter der SR Technics AG am Flughafen. Ich arbeite im Schichtbetrieb, inklusive Sonntags- und Nachtarbeit.

Heute Morgen habe ich viel Sinniges und Unsinniges zum Flughafen und zum Flugbetrieb gehört und ich denke, es ist zu befürchten, dass dieses Postulat überwiesen wird. Leider, muss man sagen, wurde zu viel schwarz und weiss gemalt und zu wenig auf die Tatsachen geschaut. Ich hätte gerne noch Marcel Burlet gehört, dessen Sohn eine Ausbildung bei SR Technics macht; das wäre vielleicht auch noch interessant, wenn man die Lehrlinge einbinden würde. Das sind auch Arbeitsplätze und man schreit ja immer nach Lehrlingsausbildungsstätten; wir bilden 150 Lehrlinge aus!

Zur Geschichtsschreibung. Die fünfte Bauetappe wurde erwähnt, die Swissair und der SIL-Prozess kamen immer wieder vor. Seit dem Jahr 2000 ist der SIL-Prozess in der Schweiz im Gange, die Flughafen Zürich AG oder der Flughafen Zürich ist jetzt in der vierten Gruppe. Es ist also nicht der erste Flughafen im Kanton Zürich und nicht der erste Flughafen in der Schweiz, der ein SIL-Objektblatt bekommt. Ich finde, es ist wichtig, dass man mit guter Vorbereitung startet und die zweite Phase sollte ja nächstes Jahr vorangetrieben werden. In diesem Zusammenhang finde ich es natürlich extrem unfreundlich von Urs Hany, als Unternehmer im Kanton Zürich, wenn er sagt, der Mehrverkehr solle ab Genf und Basel bewältigt werden. Das ist keine gute Politik! Dieses Postulat ist kein bürgerlicher Vorstoss und bei jedem anderen Verkehrsträger undenkbar, ja tabu. Oder wollen Sie jetzt die Züge, die Einfahrten und Ausfahrten im Hauptbahnhof Zürich beschränken, nur weil der Durchgangsbahnhof verzögert entsteht? Wollen wir sagen, wir dürfen die Bahn 2000, dritte Etappe, oder die NEAT nicht bauen, nur weil irgendwo Verzögerungen entstehen? Das können wir auch nicht!

Zwang ist kein guter Berater und dieses Postulat übt einen Zwang aus mit einem Planungs- und Projektierungsstopp, einem Moratorium, wie Martin Mossdorf das möchte; einen Zwang, der den Kanton Zürich eigentlich davon abhält, am Wachstum zu partizipieren. Kurzfristig ist das Wahlkampf, mittelfristig ist das Raumplanung und langfristig, würde ich dann sagen, kommt die Anbindung an die Schweiz zum Zug. Und da ist Thomas Hardegger sehr willkommen, denn er spielt Arbeitsplätze gegen Volkswirtschaft und Bevölkerung aus, oder er möchte ausrechnen, was gewichtiger ist – das kann man so nicht machen – oder er arbeitet mit Schlagworten wie Kapazitätsausbau gegen Bewegungspfad; das ist aber so auch nicht möglich.

Ich denke: Kommen wir zurück auf die Ebene der Sachplanung, des SIL! Ich bin gespannt, was die Volkswirtschaftsdirektion zu diesem Thema sagen wird, denn aus meiner Sicht als direkt Betroffener möchte ich Sie bitten, dieses Postulat nicht zu überweisen, also nicht zu unterstützen.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Es hat sehr viele Voten gegeben, die Ärger ausgedrückt haben, die Unmut ausgedrückt haben, die auch klare Positionen aus individueller Betroffenheit enthalten haben. Ich habe für alle diese Voten Verständnis, vor allem auch, weil die Erwartungen an Sie alle enorm hoch sind. Sie werden beobachtet, jede Ihrer Aussagen wird ganz genau in Ihrem Bezirk, in Ihrer Gemeinde gewichtet. Sie sind enorm unter Druck. Es sind Lösungen gefragt, Lösungen, die allen individuellen Ansprüchen genügen sollen – das ist ganz einfach nicht möglich. Wir haben einen gemeinsamen Nenner herausgehört und der einzige gemeinsame Nenner ist: Wir wollen keinen Lärm! Wie entschuldigend wird immer wieder da und dort angefügt, dass man aber doch einen funktionierenden Flughafen will, dass man aber doch so viel fliegen lassen will, wie die Wirtschaft benötigt, und eben auch die Ferienflüge für den eigenen Bedarf oder aber für den Tourismus zuzulassen hätte. Nur darüber, was dieses Mass ist, wird dann keine Einigkeit mehr gefunden.

Wir sind in verschiedenen Prozessen. Ich weiss, dass es sehr viel Geduld verlangt von Ihnen, den in der Politik tätigen, aber auch von der Bevölkerung. Der SIL-Prozess ist nach einem nicht gelungenen Mediationsstart wieder im Gang. Er orientiert sich an den gesetzlichen Grundlagen, die wir beim Bund und beim Kanton haben. Auch die

Richtplandiskussion ist auf die gesetzlichen Grundlagen zurückgeführt. Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt ist beim Bund angesiedelt, der Richtplan ganz klar beim Kanton. Beide sind in ihrer Planungsarbeit gleichwertig. Es ist das Ziel – das hat der Regierungsrat auch beschlossen und öffentlich gemacht –, diese gemeinsame Planung über die nächsten 25 Jahre mit dem Bund zusammen zu gestalten in Form eines Prozesses. Das heisst nicht Selbstaufgabe, aber das heisst: sich ganz klar über Schritte einig werden, wie sie vorgenommen werden und in welchem Zeitraum. Es ist auch ganz klar, dass die Verantwortlichkeiten entsprechend den gesetzlichen Vorgaben den entsprechenden Behörden zugeordnet werden und dass man sich auch daran hält. Es gibt transparente Grundlagen in diesem SIL-Prozess. Der Luftfahrtpolitik des Bundes, ist eine solche Grundlage. In diesem Bericht zur Luftfahrtpolitik wird ganz klar festgehalten, dass die Luftfahrt sich nachfrageorientiert entwickeln soll, dass dies aber auch einer Nachhaltigkeit standhalten soll; ich komme kurz noch einmal darauf zurück. Es ist Bundesrecht gegeben, das diesem SIL zu Grunde liegt. Für den Kanton Zürich gilt der Regierungsratsbeschluss vom September 2004 zur Flughafenpolitik und zur räumlichen Entwicklung. Die öffentliche Mitwirkung ist gegeben im SIL wie im Richtplan, nämlich bei der Anhörung der Behörden und der Bevölkerung durch die Bearbeitung der Resultate dieser Anhörung vor allem dann im Richtplan im Kantonsrat. Hier im Kanton Zürich – und nicht in den umliegenden Kantonen und auch nicht beim Bund im SIL – gibt es sogar eine zweimalige öffentliche Anhörung und damit eine zweimalige Möglichkeit für Bevölkerung und Behörden mitzuwirken. Der Beschluss über den Richtplan wird im Kantonsrat gefällt, auch die Bearbeitung. Damit hat der Kantonsrat sich eine sehr hohe Verantwortung in diesem ganzen Verfahren zugesprochen. Natürlich müssen Richtplan und SIL am Schluss kompatibel sein. Es kann nicht sein, dass über die gleiche Region beim Bund eine andere Planung besteht als beim Kanton. Um dies sicherzustellen, wird der Bundesrat beide Planungsinstrumente, SIL wie auch Richtplan im Kanton Zürich wie auch die Richtpläne der umliegenden Kantone, sofern sie richtplanerisch vom Flughafen betroffen sind, gemeinsam genehmigen und, falls sie nicht kompatibel sind, an die entsprechenden Behörden mit Anweisung oder Empfehlung zurückweisen.

Sie haben natürlich Recht, wenn Sie sagen, in diesen Prozessen sei das Vertrauen in die Behörden, welche in diesen Prozess eingebunden sind, enorm wichtig. Das weiss auch der Regierungsrat, dazu bekennt er sich

auch. Ein paar Punkte, die vielleicht in der Öffentlichkeit nicht so sehr zur Kenntnis genommen werden können, weil sie möglicherweise nicht so grossartig sind, um sich in den Medien zu positionieren, oder weil es vielleicht auch nicht geschickt ist, sie allzu laut immer wieder hinaus zu rufen, möchte ich Ihnen hier aber trotzdem aufzeigen – in aller Bescheidenheit.

Mitwirkung und Einbezug der Bevölkerung sollen entsprechend den Gesetzen beim Bund und beim Kanton auch tatsächlich stattfinden. Und der ganzen Kritik, die damit verbunden ist, will sich der Regierungsrat auch stellen und nicht nur so tun, als ob er die Meinung von Parlament und Bevölkerung für wichtig erachtet, sondern es auch tatsächlich so entgegennehmen. Die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen hat sich stark verbessert. Die Allianzbildung um den Kanton Zürich herum hat sich aufgelöst und jeder Kanton spricht nun von seinen eigenen Bedürfnissen und Wertungen der entsprechenden Studien und Veröffentlichungen des Kantons Zürich oder der Prozessbearbeitung im SIL und allenfalls dann im Richtplan. Das bedeutet, dass zum Beispiel die Medienmitteilung des Kantons Aargau zum SIL-Koordinationsgespräch eine positive war. Der Kanton Aargau hat, obwohl auch diese Nachfrageorientierung diskutiert wurde – der Kanton Aargau hatte sich bisher lautstark gegen jede Nachfrageorientierung geäussert –, in seiner Medienmitteilung lediglich gesagt, dass die Infrastruktur am Flughafen für die Standortentwicklung und die Wirtschaft im Kanton Aargau enorm wichtig sei, dass er deshalb Vertrauen habe in den nun begonnenen Prozess im SIL und dass er eine Gewichtung der verschiedenen Anliegen für wichtig erachte und darauf hoffe, dass sein Anliegen, nämlich eine positive Entwicklung der Wirtschaft im Kanton Aargau, dabei nicht untergehe.

Die Zusammenarbeit mit dem BAZL ist sehr gut. Wir haben in diesem SIL-Prozess die Verantwortung klar festgelegt und halten uns daran, dem andern nicht Grundlagen vorzulegen, an denen er dann weiter arbeiten muss, die aber nicht seinen eigentlichen Aufgaben entsprechen. Das heisst, wir wollen miteinander den Prozess gestalten, miteinander abgesprochen auch immer wieder die Öffentlichkeit korrekt informieren und dem andern nicht Kanonenschüsse vor den Bug setzen. Ich möchte Sie aber bitten, trotzdem zu unterscheiden zwischen Äusserungen des BAZL und seines Chefs Raymond Cron und mir selbst, und Äusserungen, die Raymond Cron macht, auch ihm zuzuschreiben. Hier im Kan-

tonsrat sind Äusserungen mir in den Mund gelegt worden, die ganz klar Aussagen von Raymond Cron sind.

Die Zusammenarbeit mit Deutschland ist inzwischen sehr unaufgeregt. Vielleicht beurteilen wir das nicht genau gleich, aber die Zusammenarbeit oder die Gespräche mit Deutschland sind tatsächlich im Vergleich zu vor zwei oder drei Jahren sehr unaufgeregt. Ich möchte Sie an das Interview von Ministerpräsident Günther H. Oettinger erinnern, das er in einem Presseerzeugnis der Schweiz gegeben hat. Darin hat er gesagt, dass er vorläufig das Thema Flughafen politisch nicht thematisieren möchte, weil die Gerichte sich darum kümmern, und dass er zweitens – und das ist enorm wichtig – der Meinung sei, dass man nicht über den Flughafen allein sprechen könne, wenn die beiden Länder sich unterhalten, sondern dass es noch weitere Geschäfte, weitere Anliegen gibt, die in diesem Zusammenhang ebenfalls angeschaut werden müssen. Die Zusammenarbeit mit den Grenzkantonen auf Schweizer Seite ist geregelt. Es gibt eine Arbeitsgruppe, eingesetzt durch die Konferenz der Kantonsregierungen, in der alle sieben Grenzkantone zu Deutschland vereinigt sind. Diese haben sich geeinigt, Ansprechpartner zu sein bei den Verhandlungen der Schweiz mit Deutschland zum Flughafen oder zu anderen Geschäften, die auf Ebene des Bundes zur Entscheidung kommen. Es ist Transparenz in allen Dingen geschaffen, indem alle Grundlagen, Studien, Entscheidungen, Regierungsbeschlüsse öffentlich sind und auf dem Internet jederzeit abgerufen und eingesehen werden können.

Zum Thema SIL. Der Kanton Zürich hat sich dafür eingesetzt, vorerst gegen den Widerstand vom Bund als Projektpartner, dass bei der Suche nach verschiedenen Varianten oder Lösungsvorschlägen zum Betrieb am Flughafen nicht nur Immissionsgrenzwerte betrachtet werden, sondern dass auch die Anzahl der stark gestörten Personen einen relevanten Grundwert darstellt. Das heisst, dass nicht nur die nach Dezibel bezeichneten Grenzwerte in die Entscheidungsfindung einbezogen werden, sondern auch die emotionale Wertung der stark gestörten Personen über die Grenzwerte hinaus. Das ist ein wichtiges Zeichen des Kantons Zürich im SIL, dass es um mehr geht als nur um die technischen Fragen, dass es halt auch um emotionale Fragen geht.

Sie wollen ein klares Signal aus Zürich nach Bern senden. Das Signal wäre meiner Meinung nach, bereit zu sein für einen Prozess, in dem die objektiven Grundlagen gemeinsam erarbeitet werden. Eine solche ob-

jektive Grundlage ist tatsächlich die Nachfrageprognose, die das BAZL in Auftrag gegeben hat, das von unabhängigen Experten nach europäisch anerkannten Methoden erstellt worden ist. In dieser Nachfrageprognose ist nicht beim Flughafen nachgefragt worden, was er sich denn wünsche, sondern man hat sich damit befasst, wie viel Mobilität sich die Bevölkerung wünschen würde, wenn sie wünschen könnte. Es ist also die Mobilitätsfrage geklärt worden und es ist in dieser Nachfrageprognose auch klar ersichtlich, woher diese Mobilitätsnachfrage kommt, nämlich nicht nur aus dem Kanton Zürich, sondern auch aus den Kantonen um Zürich herum – nicht nur die Nachbarkantone, auch weitere Gebiete – und aus Deutschland. Und es zeigt sich auch, dass die Steigerung in den umliegenden Gebieten und in Deutschland genau so hoch oder höher ist als die Steigerung im Kanton Zürich selbst. Im SIL ist auch klar festgehalten worden, dass diese Nachfrageprognose eine Grundlage ist und dass im Rahmen der Nachhaltigkeit weitere Grundlagen beachtet und miteinbezogen werden müssen im Verlauf dieses Jahres, in dem dann Varianten für den Betrieb am Flughafen erarbeitet werden. Die Nachhaltigkeit verlangt, dass die Umwelt und die Auswirkungen auf die Umwelt berücksichtigt werden; dabei ist auch der Lärm eine Diskussionsgrundlage. Die Fragen der Gesellschaft ganz allgemein, der sozialen Gesellschaft müssen mit beachtet werden und die Fragen der Wirtschaft haben einen gleichwertigen Stellenwert wie diejenigen der Umwelt und der Gesellschaft. Es sind also drei gleichwertige Standbeine in der Nachhaltigkeit als Grundlagen für die weitere Arbeit anzuschauen. Wenn ich sehe, wie hier im Moment nur die Nachfrageprognose diskutiert worden ist, nehme ich zur Kenntnis, dass wir noch viel Arbeit auch in der öffentlichen Diskussion zu leisten haben.

Wir wollen also Varianten über den Betrieb am Flughafen erarbeiten als Grundlagen für die Planung. Wir wollen, dass in der Bevölkerung genau abgesehen werden kann, was der Richtplanung und dem SIL zu Grunde liegt und welche Möglichkeiten für einen Betrieb am Flughafen dann offen wären. Ein politisches Abwägen und eine Diskussion im Rat wie auch in der Bevölkerung sind meiner Meinung nach erst dann wirklich möglich. Sie haben viel von Ängsten gesprochen. Ich hoffe, Sie haben keine Angst vor einer offenen, transparenten Planung. Und ich hoffe, Sie haben keine Angst vor objektiven Grundlagen, die einer solchen Planung zu Grunde liegen sollen. Denn erst nach dieser politischen Diskussion werden Richtplan und SIL festgesetzt, ein klares Signal also, dass der Kanton Zürich, das heisst der Kantonsrat und die Be-

völkerung, im Wissen um alle diese Grundlagen und um die Auswirkungen über diese Varianten und die Festlegung des Richtplans entscheiden können.

Es gäbe natürlich eine Alternative dazu. Die Alternative heisst: blind Tatsachen verweigern und damit Planung verhindern; blind verweigern, dass eine Entwicklung der Mobilität halt auch dieser Nachfrageprognose zu Grunde liegt, die von der Bevölkerung gewünscht wird. Es sind die Mobilitätswünsche der Bevölkerung des Kantons Zürich, der umliegenden Kantone und Deutschlands, die dieser Nachfrageprognose zu Grunde liegen. Es gibt zusätzliche Sicherheiten für Sie alle als Kantonsrätinnen und Kantonsräte, falls diese Planung letztendlich tatsächlich einen Ausbau der Pisten enthalten sollte; die Sicherheit nämlich, dass Sie der Bevölkerung das letzte Wort erteilen können. Über die Veränderung an Lage und Länge der Pisten entscheidet der Kantonsrat und fakultativ das Volk und es ist nun tatsächlich kein Kunstwerk, dies dem Volk vorzulegen. Es braucht nur wenige Stimmen im Kantonsrat dazu.

Ich gehe davon aus, dass Sie sehr wohl wissen, dass im Rahmen des SIL-Prozesses so oder so verschiedenste Betriebsmöglichkeiten am Flughafen geprüft werden, nämlich Lösungen mit Pistenveränderungen und Lösungen ohne Pistenveränderungen. Beides wird nicht mehr durch den Kanton Zürich ausgelöst geprüft, sondern auch durch den Bund, als Verantwortlichen für den SIL-Prozess, ausgelöst stattfinden. Ich gehe auch davon aus, dass Sie selbst hier im Saal sehr genau abschätzen können, wie die Überweisung dieses Postulates also zu gewichten ist. Was spricht dagegen, planerische Entscheide in Kenntnis aller Fakten zu treffen? Und was spricht dafür, mögliche noch unbekannte Lösungsansätze von vornherein auszuschliessen? Ich bitte Sie um eine Politik ohne Scheuklappen, wie ich es kürzlich in einem Presseerzeugnis gelesen habe. Dieses Postulat trägt Scheuklappen und deshalb – deshalb allein – sollte es abgelehnt werden. Ich danke Ihnen für Ihr Verständnis.

Das Geschäft 5 ist erledigt.

Abstimmung

Für den Antrag, die Abstimmung über die Überweisung des Postulates KR-Nr. 257/2005 unter Namensaufruf durchzuführen, stim-

men 56 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 30 Stimmen erreicht. Die Abstimmung wird unter Namensaufruf durchgeführt.

Abstimmung unter Namensaufruf

Für die Überweisung stimmen folgende 98 Ratsmitglieder: Amstutz Hanspeter (EVP, Fehraltorf); Anderegg Peter (SP, Dübendorf); Annen Ueli (SP, Illnau-Effretikon); Arnet Esther (SP, Dietikon); Bosshard Werner (SVP, Rümlang); Brandenberger Markus (SP, Uetikon am See); Braunschweig-Lütolf Ursula (SP, Winterthur); Brunner Robert (Grüne, Steinmaur); Bucher-Steinegger Heidi (Grüne, Zürich); Büchi-Wild Renate (SP, Richterswil); Buchs Hugo (SP, Winterthur); Burger Andreas (SP, Urdorf); Bürgi André (SP, Bülach); Burlet Marcel (SP, Regensdorf); Bussmann Barbara (SP, Volketswil); Bütler Vinzenz (CVP, Wädenswil); De Mestral Yves (SP, Zürich); Denzler Oskar (FDP, Winterthur); Derisiotis-Scherrer Elisabeth (SP, Zollikon); Dollenmeier Stefan (EDU, Rüti); Dürr Lucius (CVP, Zürich); Egg Bernhard (SP, Elgg); Eugster-Wick Yvonne (CVP, Männedorf); Fahrni Hans (EVP, Winterthur); Feldmann Stefan (SP, Uster); Fischer Gerhard (EVP, Bäretswil); Fischer Hans Jörg (SD, Egg); Frei Hans (SVP, Regensdorf); Frei Heinrich (SVP, Kloten); Furrer Käthi (SP, Dachsen); Furter Willy (EVP, Zürich); Ganz Fredy (FDP, Bassersdorf); Gerber Rüeegg Julia (SP, Wädenswil); Germann Willy (CVP, Winterthur); Gfeller Matthias (Grüne, Winterthur); Golta Raphael (SP, Zürich); Götsch Neukom Regula (SP, Kloten); Grob Urs (SP, Adliswil); Gübeli Jacqueline (SP, Horgen); Guyer Esther (Grüne, Zürich); Hächler Patrick (CVP, Gossau); Hany Urs (CVP, Niederhasli); Hardegger Thomas (SP, Rümlang); Haug Hanspeter (SVP, Weiningen); Hauser Matthias (SVP, Hüntwangen); Hildebrand Esther (Grüne, Illnau-Effretikon); Hirt Richard (CVP, Fällanden); Holenstein Christoph (CVP, Zürich); Holenstein Weidmann Pia (SP, Affoltern a.A.); Honegger Werner (SVP, Bubikon); Hug Adrian (CVP, Zürich); Jauch Heinz (EVP, Dübendorf); Jucker Johann (SVP, Neerach); Keller Ueli (SP, Zürich); Kennel Schneider Andrea (SP, Dübendorf); Kern Othmar (SVP, Bülach); Kläy Dieter (FDP, Winterthur); Krebs Cécile (SP, Winterthur); Lais Ruedi (SP, Wallisellen); Lalli Emy (SP, Zürich); Leuzinger Romana (SP, Zürich); Maeder-Zuberbühler Karin (SP, Rüti); Maier Thomas (GLP, Dübendorf); Margreiter Ralf (Grüne, Zürich); Mauchle Thea (SP, Zürich);

Moor-Schwarz Ursula (SVP, Höri); Mossdorf Martin (FDP, Bülach); Müller-Jaag Lisette (EVP, Knonau); Naef Martin (SP, Zürich); Petri Gabriele (Grüne, Zürich); Prelicz-Huber Katharina (Grüne, Zürich); Ramer-Stäubli Blanca (CVP, Urdorf); Ramseyer Samuel (SVP, Niederglatt); Reinhard Peter (EVP, Kloten); Riedi Anna Maria (SP, Zürich); Rihs-Lanz Susanne (Grüne, Glattfelden); Scheffeldt Kern Elisabeth (SP, Schlieren); Schmid Peter A. (SP, Zürich); Schulthess Peter (SP, Stäfa); Schürch Christoph (SP, Winterthur); Seiler Graf Priska (SP, Kloten); Serra Jorge (SP, Winterthur); Sprecher Andrea (SP, Zürich); Spring Monika (SP, Zürich); Steinemann Barbara (SVP, Regensdorf); Stünzi Jürg (Grüne, Küsnacht); Torp Eva (SP, Hedingen); Tremp Johanna (SP, Zürich); Trüb Klingler Marianne (SP, Dättlikon); Vieli-Platzer Natalie (Grüne, Zürich); Weber Peter (Grüne, Wald); Weibel Thomas (GLP, Horgen); Wiederkehr Josef (CVP, Dietikon); Winkler Gabriela (FDP, Oberglatt); Ziegler Sabine (SP, Zürich); Ziegler Thomas (EVP, Elgg); Ziltener Erika (SP, Zürich); Zollinger Johannes (EVP, Wädenswil).

Gegen die Überweisung stimmen folgende 70 Ratsmitglieder: Arnold Martin (SVP, Oberrieden); Attenhofer Hartmuth (SP, Zürich); Bachmann Ernst (SVP, Zürich); Badertscher Hans (SVP, Seuzach); Bär Hansruedi (SVP, Zürich); Bergmann Adrian (SVP, Meilen); Bernasconi-Aeppli Susanne (FDP, Zürich); Bosshard Kurt (SVP, Uster); Briner Lukas (FDP, Uster); Brunner Ernst (SVP, Illnau-Effretikon); Cavegn Reto (FDP, Oberengstringen); Clerici Max F. (FDP, Horgen); Duc Pierre-André (SVP, Zumikon); Egloff Hans (SVP, Aesch b. Birmensdorf); Frehsner-Aebersold Rosmarie (SVP, Dietikon); Grossmann Bruno (SVP, Wallisellen); Guex Gaston (FDP, Zollikon); Habicher Lorenz (SVP, Zürich); Haderer Willy (SVP, Unterengstringen); Hartmann Hansruedi (FDP, Gossau); Heer Alfred (SVP, Zürich); Heiniger Thomas (FDP, Adliswil); Hess Felix (SVP, Mönchaltorf); Heusser Hans-Heinrich (SVP, Seegräben); Hürlimann Werner (SVP, Uster); Isler René (SVP, Winterthur); Jaggi Katrin (SP, Zürich); Johner-Gähwiler Brigitta (FDP, Urdorf); Kübler Ueli (SVP, Männedorf); Kull-Benz Katharina (FDP, Zollikon); Kull Martin (SP, Wald); Lauffer Urs (FDP, Zürich); Leibundgut Jürg (SVP, Zürich); Mächler Peter (SVP, Zürich); Manser Emil (SVP, Winterthur); Marty Robert (FDP, Affoltern a.A.); Meier Oliver B. (SVP, Zürich); Menzi Ruedi (SVP, Rüti); Meyer Ernst (SVP, Andelfingen); Müller Walter (SVP, Pfungen);

Portmann Hans-Peter (FDP, Kilchberg); Raths Hans Heinrich (SVP, Pfäffikon); Rüegg Luzius (SVP, Zürich); Schmid Claudio (SVP, Bülach); Schmid Hansjörg (SVP, Dinhard); Schneebeili Hanspeter (FDP, Zürich); Schneider-Schatz Annelies (SVP, Bäretswil); Sauter Regine (FDP, Zürich); Siegenthaler-Benz Rolf André (SVP, Zürich); Simioni-Dahm Anita (FDP, Andelfingen); Stocker-Rusterholz Ernst (SVP, Wädenswil); Stutz-Wanner Inge (SVP, Marthalen); Styger Laurenz (SVP, Zürich); Suter Arnold (SVP, Kilchberg); Thalmann-Meyer Regula (FDP, Uster); Toggweiler Theo (SVP, Zürich); Trachsel Jürg (SVP, Richterswil); Vogel Thomas (FDP, Illnau-Effretikon); Walker Späh Carmen (FDP, Zürich); Walliser Bruno (SVP, Volketswil); Walther Rolf (FDP, Zürich); Walti Beat (FDP, Erlenbach); Weber-Gachnang Theresia (SVP, Uetikon a.S.); Weibel Katharina (FDP, Seuzach); Widmer Graf Andrea (FDP, Zürich); Wuhrmann Heinrich (SVP, Dübendorf); Zanetti Claudio (SVP, Zollikon); Zaugg Marlies (FDP, Richterswil); Züllig Hansueli (SVP, Zürich); Züst Ernst (SVP, Horgen).

Der Stimme enthalten haben sich folgende 3 Ratsmitglieder: Gschwind Benedikt (SP, Zürich); Munz Roland (SP, Zürich); Rusca Speck Susanna (SP, Zürich).

Abwesend sind folgende 8 Ratsmitglieder: Achermann Christian (SVP, Winterthur); Appenzeller John (SVP, Aeugst a.A.); Balocco Claudia (SP, Zürich); Bernoulli Rita (FDP, Dübendorf); Good Peter (SVP, Bauma); Leuthold Jürg (SVP, Aeugst a.A.); Mäder-Weikart Regula (CVP, Opfikon); Mettler Christian (SVP, Zürich).

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

Der Kantonsrat beschliesst mit 98 : 70 Stimmen, das Postulat zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Ratspräsident Hans Peter Frei: Ich bitte Sie um Aufmerksamkeit. Am nächsten Montag, 21. November 2005, behandeln wir zuerst das dringliche Postulat Eva Torp, Kantonsratsnummer 263/2005. Dann folgen weitere Geschäfte der Direktion für Soziales und Sicherheit. Die angekündigten Geschäfte der Baudirektion werden wir auf den 5. Dezember 2005 verschieben.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Zeitgemässe Abgangsleistungen für Mitglieder des Regierungsrates (Ersatz der Sonderregelung für Pensionskassenbezüge)**
Motion Ralf Margreiter (Grüne, Zürich)
- **Einbezug der Eltern im Strafvollzug**
Postulat Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil)
- **Leistungsabbau von SBB Cargo im Kanton Zürich**
Dringliche Anfrage Jürg Stünzi (Grüne, Küsnacht)
- **Übersicht über die Anzahl der laufenden Berufslehren in Firmen mit mehr als zwanzig Angestellten**
Anfrage Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf)
- **Modernisierung der ZVV-Doppelstöcker**
Anfrage Marcel Burlet (SP, Regensdorf)

9408

Schluss der Sitzung: 12.25 Uhr

Zürich, den 14. November 2005

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 19. Dezember 2005.