


99. Sitzung, Montag, 23. Februar 2009, 14.30 Uhr

 Vorsitz: *Regula Thalmann (FDP, Uster)*
Verhandlungsgegenstände
6. Beschluss des Kantonsrates über die Behördeninitiative betreffend Änderung des Gesetzes über den Flughafen Zürich («Keine Neu- und Ausbauten von Pisten»)

 Antrag des Regierungsrates vom 24. September 2008 und geänderter Antrag der KEVU vom 2. Dezember 2008 **4548a**

Seite 6338
7. Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr

 Antrag des Regierungsrates vom 9. Juli 2008 und geänderter Antrag der KEVU vom 11. November 2008 **4531a**; Fortsetzung der Beratungen

Seite 6373
8. Bewilligung eines Rahmenkredits des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2009/2010

 Antrag des Regierungsrates vom 9. Juli 2008 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 11. November 2008 **4532**

Seite 6388
Verschiedenes

 – Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse *Seite 6391*
Geschäftsordnung
Ratspräsidentin Regula Thalmann: Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

6. Beschluss des Kantonsrates über die Behördeninitiative betreffend Änderung des Gesetzes über den Flughafen Zürich («Keine Neu- und Ausbauten der Pisten»)

Antrag des Regierungsrates vom 24. September 2008 und geänderter Antrag der KEVU vom 2. Dezember 2008 **4548a**

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Eintreten ist obligatorisch.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Mehrheit der Kommission empfiehlt dem Kantonsrat, diese Behördeninitiative anzunehmen. Der Staat soll sich dafür einsetzen, dass es am Flughafen Zürich nicht zu einem Neu- und Ausbau von Pisten kommt. Damit soll für die umliegenden Gemeinden grössere Planungssicherheit geschaffen werden. Für den Bund stellt die Annahme dieser Initiative eine klare Entscheidungsgrundlage dar, die dazu beiträgt, unnötige Fehlplanungen zu vermeiden. Mit der Initiative soll zudem einer übermässigen Kapazitätssteigerung des Flughafens vorgebeugt werden.

Die Minderheit vertritt die Ansicht der Regierung und sieht durch eine Annahme der Behördeninitiative keine Verbesserung der Planungssicherheit, die eben nur durch das Zusammenspiel von SIL (*Sachplan Infrastruktur Luftfahrt*) und Betriebsreglement gesichert werde. Pistenveränderungen müssen gemäss Flughafengesetz ohnehin vom Volk genehmigt werden und können ihrer Ansicht nach auch zu einer positiven Lärmbilanz beitragen.

Ein weiterer Minderheitsantrag betrifft eine formale Frage im Falle der Annahme der Behördeninitiative: Wenn nach einer Annahme der BI das Referendum zustande kommt, steht eine Volksabstimmung an. Wer soll da den Beleuchtenden Bericht verfassen? Die Mehrheit der Kommission ist der Ansicht, dass es wenig Sinn macht, dass die Regierung gegen aussen einen Entscheid vertreten muss, den sie ablehnt. Es ist nach ihrer Ansicht deshalb sinnvoll, dass der Beleuchtende Bericht in diesem Fall von der Geschäftsleitung des Kantonsrats verfasst wird. Die Minderheit vertritt die Ansicht, dass die Regierung Gegenpositionen schon oft erfolgreich und unparteiisch dargelegt hat. Sie verfüge im absoluten Gegensatz zur Geschäftsleitung des Kantonsra-

tes auch über die nötigen personellen und fachlichen Ressourcen, welche ein so schwieriges und umstrittenes Thema korrekt darstellen können.

Im Namen der Mehrheit vorberatenden Kommission bitte ich Sie, der Behördeninitiative zuzustimmen und bei einer Zustimmung den Beleuchtenden Bericht im Falle eines Referendums von der Geschäftsleitung des Kantonsrates verfassen zu lassen. Danke.

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, John Appenzeller, Antoine Berger, Ruedi Menzi, Luzius Rüegg:

I. Die Behördeninitiative KR-Nr. 382/2006 betreffend Änderung des Gesetzes über den Flughafen Zürich («Keine Neu- und Ausbauten von Pisten») wird abgelehnt.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Die wichtigste Verkehrsinfrastruktur der Schweiz muss sich auch weiterhin entwickeln können. Ein Verbot, wie es die Behördeninitiative vorsieht, verhindert sogar eine Verbesserung der bestehenden Situation. Es kommen mir zwei Sachen in den Sinn: «Wie du mir, so ich dir», erinnern Sie sich an dieses Sprichwort eventuell aus Ihrer Kindergartenzeit? «Auge um Auge, Zahn um Zahn», dieser Ausdruck sollte unseren christlichen Kantonsräten eventuell besser bekannt sein. Wollen Sie nach diesen naiven Vorsätzen entscheiden? Zur Behördeninitiative und der Position, der Stellung der Gemeinden entsprechende Forderungen in Schlagworten: «Planungssicherheit», «Entwicklungsmöglichkeit», «Misstrauen oder Verantwortung».

Dazu folgende Ausführungen. Zur Planungssicherheit: Grundsätzlich wird mit diesem Denkverbot keine Sicherheit geschaffen. Für die Gemeinden ändert sich nichts bei der Planungssicherheit. Dieses Verbot schränkt nur den Flughafen ein, hat aber keinen Nutzen, weder für die Planung noch für die Projektierung der Bautätigkeit in den Gemeinden.

Zweitens, zur Entwicklungsmöglichkeit: Grundsätzlich sollen sich beide Parteien, der Flughafen wie die Gemeinden, entwickeln können. Für den Flughafen heisst es eine bedarfsgerechte, nachfrageorientierte Entwicklung ohne Baustopp. Für die betroffenen Gemeinden sollen Sonderbauvorschriften und eine Deblockade der hängigen Verfahren sorgen. Dafür sind der SIL-Prozess und der nötige Richtplaneintrag zuständig. Diese Behördeninitiative hilft nicht, sie schadet nur.

Zum dritten Punkt, Misstrauen oder Verantwortung: Mehrere Votanten haben heute Morgen dieses Misstrauen zelebriert und tragen damit auch keine Verantwortung für den gesamten Kanton Zürich. Sie wollen nur Regionalpolitik zelebrieren. Misstrauen wird nicht durch Verbote abgebaut, Vertrauen nicht durch Konfrontation geschaffen. Fazit: Eine Behördeninitiative unterstützen, die ein Denkverbot, die einen Verzicht auf eine mögliche Planung fordert und nur Druck aufbaut, die ein Signal setzt oder ausdehnen soll und die schliesslich nicht im Interesse des Kantons Zürich steht, das ist in Ihrer Verantwortung, wenn Sie das in Ihrer Mehrheit fordern. Der Flughafen liegt im übergeordneten Interesse. Luftfahrtpolitik ist Sache des Bundes. Damit auf regionalpolitischer Ebene in den Bezirken Emotionen zu schüren und zu versuchen, politisches Profil zu erlangen, ist verfehlt. Ich verstehe natürlich auch, dass es bei persönlicher Betroffenheit viel schwieriger ist, Nein zu sagen.

Abschliessend zur Regionalpolitik: Aus diesem einen Grund ist mein Antrag ein Minderheitsantrag und nicht ein Mehrheitsantrag. Wären die Linken und Grünen konsequent in der Politik zum Schutz der Bevölkerung, so müssten sie Verbesserungen – zumindest die Möglichkeit dazu – nicht a priori verbieten oder ausschliessen wollen. Die Stimmabgabe dieser Exponenten, der Bezirke Zürich, Horgen und Meilen, auch aus CVP und EVP ist für mich von besonderem Interesse. Sie werden Ihren Wählern genau so wie die Bezirke im Norden Rechenschaft ablegen müssen.

Unterstützen Sie also unseren Minderheitsantrag! Haben Sie das Wohl des gesamten Kantons Zürich im Blickfeld! Lehnen Sie die Behördeninitiative ab!

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Lieber Peter Reinhard, ich gehöre zu den Naiven, die glauben, dass mit Pistenanpassungen auch Lärmreduktionen verbunden werden können. Ich gehöre auch zu den Naiven, die glauben, dass der Flughafen für die Schweiz von zentraler Wichtigkeit ist. Mit der Bauverbots-Initiative wird jegliche Änderung bestehender sowie der Bau neuer Pisten verunmöglicht. Der Spielraum des Flughafens wird weiter eingeschränkt. Es wird für die Verantwortlichen des Flughafens und der Politik nicht mehr notwendig sein, über allfällige bauliche Verbesserungen an Pisten und Rollwegen nachzudenken, welche Lärmreduktionen für die Flughafenbewohner zur Folge hätten. Es kann ja wohl nicht sein, dass nicht einmal mehr

darüber nachgedacht werden soll, mit welchen baulichen Veränderungen an Pisten die Flughafenanwohner vom Lärm entlastet werden könnten. Genau das aber sind die Auswirkungen dieser unseligen Behördeninitiative. Studien im Rahmen des SIL-Prozesses haben gezeigt, dass es solche entlastenden Möglichkeiten gibt. Rollwegausbauten zum Beispiel würden sich nach diesen Studien günstig auf die Lärmsituation auswirken. Ebenso könnte der Nachtlärm aus dem Verspätungsabbau reduziert werden. Mit der Behördeninitiative verbaut man sich mögliche Verbesserungen, und dies notabene zulasten der Flughafenanwohner; ein Schildbürgerstreich sondergleichen.

Die Stimmberechtigten werden zudem mit dieser Behördeninitiative bevormundet. Pistenveränderungen müssen gemäss Flughafengesetz als referendumsfähige Vorlagen im Kantonsrat beraten und eventuell vors Volk gebracht werden. Dem Souverän wird durch die Behördeninitiative die Möglichkeit der Meinungsbildung und Meinungsäusserung zu sinnvollen und entlastenden Projekten vorweggenommen, ein wahrlich «demokratisches» Vorgehen, das eigentlich einer Behördeninitiative unwürdig ist!

Die Bauverbots-Initiative wird keiner der Gemeinden mehr Rechtssicherheit bei ihrer baulichen Entwicklung bringen und auch die Lärmproblematik nicht günstig beeinflussen. Rechtssicherheit wird es nur geben, wenn endlich der SIL festgelegt und die kantonale Raumplanung darauf abgestimmt ist. Zudem sind für die Flughafenregion Sonderbauvorschriften zu erlassen, die eine weitere bauliche Entwicklung ermöglichen. Es ist nicht einzusehen, warum der Bund seit bald einem Jahrzehnt – seit bald einem Jahrzehnt! – am SIL herumbastelt und bis jetzt wenig Konkretes vorliegt. Das grösste Übel in den Flughafenfragen ist die Tatsache, dass die Verfahren viel zu lange dauern und dann niemand entscheiden will, wie dieser Flughafen betrieben werden soll. Solange keine definitive Entscheidung gefällt ist, wie der Flughafen betrieben werden soll, wird es keine Ruhe geben. Die verschiedenen Himmelsrichtungen werden alle ihre Eigeninteressen vertreten. Darum muss sowohl auf Stufe Bund als auch Kanton endlich entschieden und damit Klarheit geschaffen werden. Mit der Behördeninitiative streut man den Stimmbürgern Sand in die Augen, indem man ihnen vorgaukelt, dass mit einem Bauverbot die Lärmproblematik gelöst werde. Das Gegenteil wird der Fall sein. Ohne bauliche Anpassungen und Veränderungen wird sich auch dieses Lärmproblem nicht entschärfen lassen. Ich hoffe, dass das Departement Leuenberger (*Bundesrat Moritz Leuenberger*) nun endlich vorwärts macht. Es ist nämlich nicht

fünf vor, sondern bereits fünf nach zwölf. Das zeigen die drei Initiativen und die Reaktionen von Teilen der Bevölkerung in der Flughafenregion, aus dem ganzen Kanton und auch aus den Nachbarkantonen.

Die Bauverbots-Initiative trägt nicht zur Problemlösung bei. Die SVP wird sie darum grossmehrheitlich ablehnen. Ich danke Ihnen.

Priska Seiler (SP, Kloten): Wir reden jetzt endlich über die Hauptinitiative von heute. Wie hier drin schon mehrfach erwähnt, zeichnete es sich im Laufe der Beratungen in der Kommission ab, dass man mit der Behördeninitiative «Kein Pistenausbau» sozusagen den grösstmöglichen gemeinsamen Nenner gefunden hat, während bei der andern Behördeninitiative für viele die Einschränkungen zu weit gingen, vor allem natürlich die acht Stunden Nachtruhe. Aber das Wort «Begrenzung» prägte sich irgendwie ein bei uns. «Begrenzung» ist also das erste Zauberwort der Stunde. Die Gretchenfrage ist natürlich: Wo?

Das heutige Pistenkreuz lässt je nach Quelle zirka 350'000 bis 380'000 Bewegungen pro Jahr zu. Das ist der technische Plafond des heutigen Flughafens. Wer hier also von Wachstumsbehinderung spricht, ignoriert schlicht diese Tatsache. Es liegen also immer noch 100'000 Bewegungen mehr drin als heute. Ich denke, das reicht für unseren City-Flughafen. Der Wirtschaftsmotor Flughafen kann so auch weiterhin funktionieren.

Das zweite Zauberwort neben «Begrenzung» ist «Planbarkeit, Verlässlichkeit». Die Raumplanung der Flughafengemeinden stand in den letzten Jahren auf sehr wackligen Beinen. Keine Gemeinde wusste, was mit dem Scheitern des Staatsvertrags tatsächlich auf sie zukommen wird. Für eine sinnvolle und verlässliche Raumplanung ist eine solche Situation fatal. Dazu wird aber Thomas Hardegger später noch einiges darlegen. Mit einem fixen Pistensystem wird das Risiko Fluglärm etwas kalkulierbarer.

Die Regierung versucht uns in ihrer negativen Antwort auf die Behördeninitiative glaubhaft zu machen, dass mit Pistenverlängerungen in erster Linie Lärmoptimierungen möglich sind. Und dies sei der einzige hehre Grund, warum sie gegen diese Behördeninitiative sei. Neben dem früheren Lieblingsscheinargument «Sicherheit» gesellt sich jetzt auch noch dasjenige der Lärmoptimierung dazu – interessant! Allein uns fehlt der Glaube, kann ich da nur sagen. Dies hat nämlich wieder mit dem nicht mehr vorhandenen Vertrauen zu tun, das ich in den vorangegangenen Traktanden auch schon erwähnt habe. Wir können ein-

fach nicht glauben, dass eine so teure Investition wie zum Beispiel die Westpistenverlängerung «nur» wegen Lärmoptimierung getätigt würde. Jede Pistenverlängerung führt zwangsläufig zu einer Kapazitätssteigerung. Da lassen wir uns nichts mehr vormachen, auch wenn die Regierung diese Tatsache in ihrer Antwort mit keinem Wort erwähnt. Ein Stichwort zur Kapazitätssteigerung wäre zum Beispiel «Dual Landing». Und die Frage, wem denn diese angeblichen Lärmoptimierungen nützen, sei hier auch erlaubt. Geht es da nicht eher um Lärmverschiebungen von der einen Region in die andere?

Ich kann es mir auch nicht verkneifen, noch mit ein paar Märchen aufzuräumen, die da in den letzten Wochen zum Teil herumgeisterten. Erstens: Die Südanflüge werden nicht verschwinden, auch nicht mit der Westpistenverlängerung. Das lässt die Wetterlage schon nicht zu, da es auch bei einer Verlängerung der Piste 28 immer noch 4000 Meter Sicht minimal für die Landung braucht. Und das ist an vielen Tagen im Jahr der Fall. Zweitens, der «Straight», also der Start geradeaus Richtung Süden, ist sowohl Bestandteil der optimierten SIL-Variante E, also jene Variante ohne Pistenausbauten, sowie auch der optimierten Variante J mit Pistenverlängerung. Er ist überall dabei. Zudem könnte das BAZL (*Bundesamt für Zivilluftfahrt*) morgen gleich den «Straight» festsetzen. Drittens: Die Bevölkerung im Südosten des Kantons würde bei einer Westpistenverlängerung ebenfalls von zusätzlichem Fluglärm betroffen sein, da die Westpiste nicht mehr wie früher nur von Norden her, sondern auch vom Zürcher Oberland und vom Zürichsee her angefliegen wird. Das bestätigt übrigens auch Skyguide und das wird auch weiterhin so bleiben. Also liebe Südanwohnerinnen und Südanwohner, ein Nein zu dieser Behördeninitiative wäre für viele von Ihnen ein Pyrrhus-Sieg. Dies zu riskieren lohnt sich nicht, finde ich.

Ich bitte Sie darum, Ja zu sagen zur Behördeninitiative «Kein Pistenausbau», Ja zu sagen zu einem natürlichen Plafond, der aber noch weiteres Wachstum zulässt, bis er erreicht wird, Ja zu sagen zu der Wiederherstellung der Planungssicherheit in den Gemeinden und schliesslich auch Ja zu sagen zu einem nachhaltigen Flughafen, der zu seinem dicht besiedelten Umfeld passt. Die SP-Fraktion wird grossmehrheitlich diese Behördeninitiative unterstützen. Danke.

Beat Walti (FDP, Zollikon): Anders als bei den beiden vorherigen Traktanden spreche ich hier nicht für die einstimmige FDP-Fraktion,

sondern für jene deutliche Mehrheit unserer Fraktion, welche auch diese dritte Initiative ablehnen wird. Vorab: Ich habe einiges Verständnis für die Kolleginnen und Kollegen, die dem grossen Druck, der von lokalen Interessengruppen aufgebaut wurde, nachgeben und dieser Initiative zustimmen. Es ist allerdings sehr bedenklich, mit welcher Absolutheit einige Bürgerorganisationen alle als Verräter an der Region und ihrer Bevölkerung brandmarken, die es sich erlauben, in dieser Frage eine eigene Meinung zu haben. Dieses Vorgehen grenzt für mich an eine Hetzjagd und ist der politischen Kultur in unserem Land in höchstem Masse unwürdig, unabhängig davon, ob man die eigenen und die gegnerischen Argumente gut oder schlecht findet.

Kommen wir zum Inhalt der Initiative. So wie ich Verständnis habe für die Kolleginnen und Kollegen, die der Initiative zustimmen, so habe ich auch Verständnis für das Grundanliegen der Initianten. Sie wollen Sicherheit dafür, dass die heutige systembedingte Kapazitätsgrenze von zirka 350'000 Bewegungen nicht durch einen Neu- oder Ausbau von Pisten erhöht wird. Dieses Anliegen ist nachvollziehbar. Diesem Anliegen trägt jedoch bereits das heutige Flughafengesetz Rechnung. Es hält verbindlich fest, dass jeder Ausbau des Pistensystems einen referendumsfähigen Beschluss des Kantonsrates voraussetzt. Damit ist aber schon heute klar: Ohne Zustimmung der Zürcherinnen und Zürcher an der Urne gibt es keine Veränderungen am Pistensystem und damit auch nicht mehr als 350'000 Starts und Landungen. Die Entwicklung des Flughafens Zürich ist übrigens seit jeher fest in der Bevölkerung abgestützt. Seit 1946 hat das Zürcher Stimmvolk insgesamt neunmal über seinen Flughafen abgestimmt. Nun, wird der neue Paragraf 1 Absatz 3, den die Initiative fordert, ins Flughafengesetz aufgenommen, dann kann der Kantonsrat auch diese Bestimmung mit einem referendumsfähigen Beschluss ändern und gleichzeitig einen Pistenneu- oder -ausbau beschliessen. Auch dann wird das Volk das letzte Wort haben. Das heisst nichts anderes, als dass die Initiative keine zusätzliche Sicherheit bringt.

Aber der neue Absatz hätte trotzdem einen schwerwiegenden Nachteil. Mit dem ebenfalls geforderten Planungsverbot würde er es dem Kanton Zürich nämlich auch verbieten, über Veränderungen am Pistensystem überhaupt nachzudenken. Ein solches Denkverbot ist aber nicht sinnvoll. Es ist letztlich eine Absage an jegliche Entwicklung und Erneuerung und damit insbesondere auch an Erneuerungen, die unabhängig von der Kapazitätsfrage – und das möchte ich trotzdem nochmals betonen – eine Lärmentlastung für die geplagte Bevölke-

rung bringen könnte. Anstrengungen zur Einführung des «green approach» beispielsweise am Flughafen Zürich würden dadurch redlich behindert. Und das ist umso fataler, als das BAZL (*Bundesamt für Zivilluftfahrt*) und das UVEK (*Bundesamt für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation*) in diesem sehr wichtigen Bereich für Zürich derzeit offenbar sehr wenig Eigeninitiative entwickeln. Umso wichtiger ist es, dass der Kanton aktiv wird, um solche Lösungen gemeinsam mit Flughafen, Swiss und Skyguide voranzutreiben, und nicht einfach den Status quo zu zementieren, sondern echten Fortschritt und Entlastung für die Bevölkerung zu ermöglichen. An der Planung von solchen Lärmoptimierungen dürfte sich der Kanton Zürich nach Annahme der Initiative nicht mehr beteiligen. Vielmehr hätte er das Feld ganz dem Bund zu überlassen. Seine Mitsprache müsste sich wohl auf ein stereotypes Nein zu allen Veränderungsplänen am Pistenystem beschränken. Und nochmals pro memoria: Entscheiden tut über Pistenveränderungen im Kanton Zürich letztlich sowieso das Volk.

Diese Initiative ist kein zukunftsgerichtetes Vorgehen, sondern eine Kopf-in-den-Sand-Strategie und damit schlicht eine Kapitulation vor den flughafenpolitischen Aufgaben, denen wir uns zu stellen haben. In diesem Sinne ersuche ich Sie im Namen der Mehrheit der FDP-Fraktion: Verzichten Sie darauf, ein Zeichen für den Stillstand zu setzen! Nehmen Sie dem Kanton Zürich nicht die Möglichkeit, in der entscheidendsten Frage der weiteren Entwicklung des Flughafens ein gewichtiges Wort in Bern mitzureden und dabei selbst eine aktive Rolle zu spielen. Lehnen Sie auch diese Initiative ab. Ich danke Ihnen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Die Grundsätze im Sachplanverfahren sind seit Längerem bekannt. Sie stimmen auch mit den luftfahrtpolitischen Grundsätzen des Bundesrates überein. Die Landesflughäfen haben ein nachfrageorientiertes Wachstum zu garantieren. Dieses sei raumplanerisch zu sichern. Nachfrageorientierung heisst hier: Die Wachstumsszenarien der Luftfahrtindustrie sind zu gewährleisten. Andere Ziele, namentlich die Reduktion der Luftschadstoffe und die Einhaltung der Lärmschutzziele, werden wohl vom Bund anerkannt. Dafür sind aber keine konkreten Massnahmen vorgesehen, zumindest nicht vonseiten des Bundes. Die Realität sieht so aus, dass der Flughafen Kloten auf drei Seiten von Agglomerationen umgeben ist: Limmattal, Zürich, Glatttal und Winterthur. Auf der vierten Seite hat Deutschland einen Plafond durchgesetzt. Wachstum auf dem

Flughafen Kloten heisst also Wachstum über den Agglomerationen. An dieser Stelle sei auch zuhanden der Bürgerinitiativen im Osten und Süden festgehalten, dass Flugzeuge nicht nur landen, sondern auch starten.

In der Beurteilung der Varianten E und J im laufenden SIL-Verfahren wird die Variante J als günstiger beurteilt. Nun, das Problem, warum die Gemeindevertreter hier oben sitzen, ist nicht der ZFI. Das Problem hier ist, dass wir in der Lärmschutzverordnung so etwas wie einen Planungswert haben. Wir haben so etwas wie einen Emissionsgrenzwert. Wir haben so etwas wie einen Alarmgrenzwert. Und danach hat sich die Raumplanung respektive die Zonenordnung in diesen Gemeinden zu richten. Die ganz konkreten Auswirkungen bei einer Pistenverlängerung – wie wollen Sie die voraussehen? Sie können ja auch den Aussagen glauben, die fünfte Ausbautetappe sei auf eine Kapazität von 250'000 Bewegungen ausgerichtet. Das war mal vor Jahren ein Thema. Sie können auch glauben, die Lockerung der Nachtflugsperr für die Euro 08 hätte ausschliesslich der Sicherheit gedient. Das wurde uns vor Kurzem erzählt. Also eine Verlängerung der Piste schränkt die Auswahl der möglichen An- und Abflugrouten in keiner Art und Weise ein. Da hat Priska Seiler alles ausgeführt, was da thematisiert werden kann. Und wenn wir etwas in der Flughafenregion gelernt haben, dann dies, dass die Halbwertszeit der Versprechungen sich laufend verkürzt hat und mit der Festsetzung des Sachplans die Einflussmöglichkeiten des Kantons und der Gemeinden sich dauerhaft verringern werden. Wir haben auch mehrfach klare Aussagen des Bundesrates, dass der ZFI Teil der kantonalen und nicht der eidgenössischen Gesetzgebung sei; und das relativiert die Einflussmöglichkeiten des Kantons ebenfalls noch einmal.

Ich attestiere Regierungsrätin Rita Fuhrer ausdrücklich, dass sie, im Gegensatz zu ihren Vorgängern im Amt, wesentliche Beiträge zur Versachlichung der Luftfahrtspolitik im Kanton erarbeitet hat. Eine nüchterne Analyse dieser umfangreichen Arbeit führt die Grünen zum gleichen Schluss wie die Gemeinderäte jener Gemeinden, welche die Behördeninitiative eingereicht haben. Wir brauchen ein Gleichgewicht zwischen Flughafeninfrastruktur und der gewachsenen Siedlungsstruktur. Den luftfahrtpolitischen Grundsätzen des Bundesrates müssen raumplanerische Grundsätze des Kantons gegenübergestellt werden.

Es wird hier gesagt, wir würden die Lärmproblematik nicht lösen. Ja glaubt jemand im Ernst, dass mit dieser Behördeninitiative die Lärm-

problematik gelöst würde? Das ist doch ein Witz! Hier geht es um Raumplanung – und nicht um die Lösung des Lärmproblems! Sie widerlegen hier Argumente, die gar nie gebracht wurden oder höchstens von Bürgerinitiativen – und hier gebe ich Beat Walt ein Stück weit Recht.

Diese Behördeninitiative wird keine Planungssicherheit bringen, davon sind wir weit entfernt. Aber sie wird die Planungssicherheit verbessern, und das wird mehr sein, das wird wesentlich mehr sein, als wir seit Jahren in der Region erleben. Noldi Suter (*Arnold Suter*) hat uns heute Morgen grossartig erzählt, selbstverständlich müsste die Planungssicherheit in den Gemeinden verbessert werden. Ja, machen Sie das heute mit einem Ja zu dieser Behördeninitiative! Danke.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich habe es erwähnt, die Mehrheit der CVP unterstützt diese Behördeninitiative, dies entsprechend dem Memorandum unserer Parteibasis und entsprechend dem sorgfältig evaluierten Vorstoss von Urs Hany. Ich habe heute Morgen auf die Wichtigkeit dieser Behördeninitiative hingewiesen. Denn das Damoklesschwert einer Kapazitätserweiterung zulasten aller Flughafenregionen hängt über jedem Pistenausbau. Nun haben wir vor allem von Beat Walti das Argument gehört, es sei ja gar nicht so schlimm, wenn wir diese Behördeninitiative ablehnen würden. Das Volk habe gemäss Flughafengesetz eh das letzte Wort. Das stimmt. Aber wenn wir nicht heute ein Ja beschliessen, hiesse das weitere Jahre Planungs- und Rechtsunsicherheit. Dies hiesse jahrelange Fehlplanungen, die jetzt bereits eingeleitet werden, vor allem vom Bund, Fehlplanungen, die später doch für die Katz wären, wenn das Volk dannzumal einen Pistenausbau ablehnen würde. Dies hiesse eine Blockade in der Siedlungsplanung. Das heisst, wir würden eine Siedlungsplanung bloss eventualiter betreiben, eine Siedlungs-, aber auch Verkehrsplanung für die Halde, wenn das Volk erst Jahre später gegen einen Pistenausbau Stellung nehmen würde. Noldi Suter (*Arnold Suter*), du hast Klarheit erwähnt. Klarheit und Sicherheit schafft nur ein Ja heute zur Behördeninitiative oder ein Ja dann bei der Volksabstimmung. Kurz: Gegen Pistenausbauten müssen wir uns jetzt, dieses Jahr, entscheiden – und nicht als faule Option später einmal. Wir brauchen jetzt Planungs- und Rechtssicherheit. Alles andere produziert Leerläufe, hohe Kosten und Rechtsstreitereien. Rechtsstreitereien lösen fast immer auch Verzögerungen aus.

Nun wird argumentiert, der ZFI verlange Massnahmen, damit weniger Leute Lärm ausgesetzt seien. Pistenausbauten werden als Lärmoptimierung – ich verwende dieses Unwort – verkauft. Diese Optimierung wäre tatsächlich eine Lärmoptimierung und nicht eine Ruheoptimierung. Denn jahrelang würde nichts geschehen. Jahrelang würde auf ein Optimierungsphantom vertröstet, denn das Volk kann ja später jeden Ausbau ablehnen. Wir haben zur Kenntnis genommen, dass der ZFI schneller greift als erwartet. Die Materialien sagten es aber damals deutlich, dass absehbare, das heisst möglichst rasche, Massnahmen ergriffen werden, wenn der ZFI das erfordert. Die Massnahmen blieben dann offen. Solche Massnahmen wären möglich. Ich denke an die Lärmgebühren, die für über 80 Prozent der Flugzeuge gar nicht anfallen. Ich denke an die Nachtsperre, die noch nicht spielt. Ich denke auch zum Beispiel an die Nachtrandstunden, wo eine Vorverlegung einzelner Flüge ohne Zweifel möglich wäre. Möglichst rasche Lärmreduktionen, zum Beispiel an der Quelle, würden durch eine Option – eine anhaltende Option – «Pistenausbau», also einem Nein zur Behördeninitiative 2, kaum ergriffen. Die anhaltende Option «Pistenausbau» würde zur Beruhigungsschule, zu einem Verzögerungsinstrument.

Die CVP – ich habe das schon erwähnt – setzt in ihrer Flughafenpolitik nach wie vor auf die traditionelle Nordausrichtung mit Anflügen über Deutschland. Angesichts der Verweigerungshaltung Deutschlands gehört zu dieser Ausrichtung zusätzlich der gekröpfte Nordanflug, ein relativ schnell realisierbares und dem Vernehmen nach dank neuer satellitengestützter Verfahren durchaus sicheres Verfahren. Ein gekröpfter Nordanflug wäre auch eine Entlastung für den Süden, ohne dass zusätzliche Kapazitäten ermöglicht würden. Mit einer anhaltenden Option «Pistenausbau» hätte ein gekröpfter Nordanflug in Bern nie eine Chance. Der Entscheid gegen den gekröpften Nordanflug war ein politischer Entscheid im Departement Leuenberger. Mit Pistenausbauten würde die ursprüngliche raumplanerisch am ehesten vertretbare Nordausrichtung generell hintertrieben. Die Deutschen könnten sich ins Fäustchen lachen, wenn Pisten ausgebaut würden. Sie müssten dann von ihrer Verordnung gar nicht abweichen, denn die Schweiz könnte dank Pistenausbauten fast den gesamten Flugverkehr auf ihrem Territorium abwickeln, vor allem, wenn die Flugsicherung sich weiterhin so entwickelt.

Schaffen Sie heute Klarheit, Rechts- und Planungssicherheit! Verhindern Sie zudem Kapazitätserweiterungen, eine Gefahr, die nicht unterschätzt werden darf – Kapazitätserweiterungen, diesem klimapoliti-

schen Anachronismus, möchte ich nochmals beifügen. Sagen Sie Ja zur Behördeninitiative 2!

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Die Behördeninitiative will eine natürliche Begrenzung der Flugzahlbewegungen über das System der Pisten in Kloten realisieren und damit auch Planungssicherheit oder bessere Planungssicherheit geben, als das heute der Fall ist. Was haben wir heute? Wir haben heute Systeme, die immer wieder im Wandel sind, die dazu führen, dass Gemeinden wie Kloten zum Beispiel keine Entwicklungsmöglichkeiten mehr haben. Ein ZFI beispielsweise gibt vor, dass man nicht mehr bauen darf, wenn man nicht an die Grenzen stossen möchte. Darum muss ich Ihnen sagen: Es ist besser, wenn wir Grenzen haben, die klar fassbar sind, die Entwicklungen zulassen und die auch über den ganzen Kanton zwar keine gerechte, aber doch eine Verteilung geben, die letztlich alle vom Flughafen profitieren lässt, aber auch alle in irgendeiner Phase mittragen lässt. Bei einem Pisten-ausbau – wenn man den tatsächlich machen möchte – möchte ich doch meinen, Bruno Grossmann, ist man naiv, wenn man davon ausgeht, dass die Millionen investiert werden, um ökologisch gut dazustehen. Das kann man bei Schilfanlagen machen, aber das sind dann Umweltauflagen, die bei Enteisungen oder so gemacht wurden. Aber beim Pistensystem kann man nicht kommen und sagen: «Wir machen eine ökologische Politik, wenn wir das tun.» Wir machen auch nicht eine Pistensystemveränderung, um den Schutz der Bevölkerung vor Lärm zu verbessern. Wenn Sie das möchten, dann kann man eine Piste verlängern und sagen, man müsse am gleichen Ort landen wie bisher, damit diejenigen im Nordteil zum Beispiel nicht mehr belastet sind. Man müsste weiter hinten starten, früher rauf gehen und am gleichen Punkt abdrehen. Aber dann haben Sie überhaupt nichts erreicht. Und für das, da bin ich überzeugt, gibt niemand freiwillig Geld aus, ausser Bern oder sonst jemand würde das entsprechend mit gesetzlichen Garantien garantieren. Da das nicht der Fall ist, ist es naiv, anzunehmen, dass eine Pistenverlängerung der Bevölkerung nützt.

Man kann fragen: Was bringt denn eine Pistenverlängerung? Sie kann Folgendes bringen: Sie kann den Osten mehr belasten, indem man sagt, alle fliegen dort rüber. Und der Süden macht sich ja auch immer wieder lautstark bemerkbar. Der wird auch entlastet. Und dafür soll nun vor allem eine Region das mittragen. Ich muss Ihnen sagen: Politisch ist das nicht möglich. Es ist politisch nicht möglich, zu meinen, wir könnten alles auf eine Region abtragen. Es ist so, dass auch der

Süden in Zukunft einen Teil des Fluglärms mittragen muss. Es sind aber die Leute im Süden, die genau so vom Flughafen profitieren, oft reisen – am See sowieso – und darum ist es nicht mehr als recht, wenn sie auch einen Teil hier mittragen würden, müssen und sollen.

Die Interessengruppen – es wurde bereits von Beat Walti gesagt – haben nun einen Ton und eine Art angeschlagen, die mich ein bisschen hässig macht, um das mal so zu sagen. Wenn ich Schreiben bekomme, in denen man mir sagt: «Sie haben wir das letzte Mal gewählt, wenn Sie jetzt nicht so oder so stimmen!» Da schreibe ich nur zurück: «Sie können mich abwählen, aber Sie können mir nicht drohen, Sie können mir nicht sagen, was recht ist.» Es kann nicht sein, dass jemand in dieser Art und Weise umgeht und dann noch keine Ahnung vom Staatsrecht hat. Wenn mir ein Zürcher das sagt und ich im Bezirk Bülach gewählt werde, dann hat er irgendwo ein Rundschreiben aufgenommen, kopiert und umgeschrieben. Das kann man so nicht mehr ernst nehmen.

Ich gehe davon aus, dass die EVP-Fraktion hier eine klare Haltung einnimmt und die Behördeninitiative ohne Gegenstimmen unterstützen wird. Denn wir sind der Meinung, dass der Flughafen im bestehenden Pistensystem nach wie vor Entwicklungsmöglichkeiten hat; Entwicklungsmöglichkeiten, die von den Frequenzen her Spielraum zulassen, Entwicklungsmöglichkeiten, die aber auch den Schutz der Bevölkerung ernst nehmen können, die aber auch Entwicklungen von Gemeinden in rechte Bahnen lenken können. In diesem Sinn, wie gesagt, stimmen wir dem zu.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Wir Grünliberalen stehen weiterhin zu einem wirtschaftlich erfolgreichen Flughafen, der sich weiterhin moderat entwickeln können soll und auf den der Wirtschaftsraum Zürich und die Schweiz angewiesen sind. Der Flughafen befindet sich aber eingebettet in unserem Siedlungsraum und beeinflusst damit – oft negativ – direkt oder indirekt unsere Lebensqualität. Daher muss auch der Flughafen sich bestimmten Grenzen fügen. Und eine dieser klaren Grenzen lautet: Keine Pistenveränderungen, keine Ausbauten von Pisten und Schnellabrollwegen. Die wichtige Infrastruktur des Flughafens Zürich kann nur dann langfristig die Unterstützung der Bevölkerung und somit auch die volkswirtschaftliche Bedeutung wahrnehmen, wenn neben der wirtschaftlichen Prosperität der Flughafenhalterin auch die Bevölkerung, die Umwelt und das Klima respektiert werden.

Nun liegt diese Behördeninitiative vor und verlangt, dass sich der Kanton im Rahmen seiner Kompetenzen dafür einsetzt, dass Neubauten und Ausbauten von Pisten unterbleiben. Der Regierungsrat lehnt diese Initiative vehement ab. Er sagt, ein Nein zur Initiative sei noch kein Ja zu Pistenausbauten, denn diese müssen ohnehin vors Volk. So steht es tatsächlich im Gesetz. Wir sagen, nur ein Ja zur Behördeninitiative ist ein klares Nein zu Pistenausbauten und damit ein klares Nein zu einer Kapazitätssteigerung des Flughafens. Es bleibt eine offene Frage: Wenn so breit Opposition besteht – Gemeindepräsidenten vieler Gemeinden, Mitglieder vieler Parteien –, weshalb bewegt sich die Regierung nicht? Hat sie die Gemeindebehörden schlicht zu wenig ernst genommen? Weshalb wurde diese Behördeninitiative nicht unterstützt? Weshalb ist sie nicht wenigstens einen Schritt entgegengekommen mit einem Gegenvorschlag?

Der Vorstoss ist den Gemeindebehörden immer noch wichtig, eminent wichtig, unabhängig vom neuen Flughafengesetz. Grosse Gemeinden haben hier tatsächlich nicht mitgemacht und die Unterstützung für diese Behördeninitiative war ursprünglich auch deutlich kleiner als für die andere Behördeninitiative. Nun hat sie plötzlich mehr Erfolgchancen.

Bei uns Grünliberalen können Sie gerne in den Wahlprospekten nachlesen, wofür wir im Flughafenbereich schon immer eingestanden sind und wozu wir weiterhin stehen: Ein Plafond von 320'000 Bewegungen, sieben plus zwei Stunden Nachtruhe – dafür haben wir unseren Gegenvorschlag zur ersten Behördeninitiative eingebracht, leider mit nur beschränktem Erfolg – und, genau darum geht es jetzt, keine Veränderungen am bestehenden Pistensystem. Es ist ein Irrglaube, zu glauben, dass mit einem Ausbau von 10-28 die Südanflüge weggebracht oder stark vermieden werden können. Wir glauben nicht, dass Unique, die Zürcher Regierungsrat und das BAZL mit einer Verlängerung der Piste 10-28 den Süden entlasten wollen. Mit der Unterstützung dieser Behördeninitiative gehen wir auf Kollisionskurs mit der nationalen Politik. Im SIL-Prozess gilt die Variante J mit Pistenverlängerung als gesetzt. Sollte das Zürcher Volk, sollten wir einem Moratorium zustimmen, müsste man in Bern nochmals über die Bücher. Deshalb müssen wir hier zustimmen. Denn Flughafenpolitik soll vor allem hier in Zürich und nicht in Bern gemacht werden. Wir sind betroffen, Bern nicht. Das Unbehagen gegenüber dem Bund und der Regierung ist und bleibt gross und das Vertrauen ist und bleibt weitgehend weg.

Die Initianten der Behördeninitiative betonen, wie wichtig diese Klärung, das Ja zur Behördeninitiative – ein Nein zu Neu- und Ausbauten von Pisten – zur Vertrauensbildung wäre. Eine Ablehnung der Behördeninitiative mag heute ein Erfolg für diejenigen sein, die sich eine Verbesserung ihrer wirklich untragbaren und widerrechtlichen Lärm-situation erhoffen. Aber schon morgen wird das Resultat gelesen werden als Ja zu einem weiteren Ausbau des Flughafens. Und es ist zu befürchten, dass entsprechende Schritte rasch eingeleitet würden. Die Annahme dieser Behördeninitiative gibt der Regierung die klare Aussage, dass die Bevölkerung kein weiteres Wachstum des Flughafens duldet und allen Ausbauplänen nun ab sofort – und schliesslich wurden früher tatsächlich grosse Ausgaben jeweils gutgeheissen – ein Riegel geschoben werden wird, damit der Flughafen nicht nur wirtschaftsverträglich, sondern auch knapp menschenverträglich und umweltverträglich ist, wird und bleibt.

Nun wird von den Gegnern der Behördeninitiative argumentiert, dass es um eine Art Glaubenskrieg gehe. Wir glauben aber den Behauptungen nicht, dass eine Ablehnung der Initiative der lärmgeplagten Bevölkerung des dichtest besiedelten Gebietes des Südens auch nur irgendeinen Vorteil bringen würde. Und wir wollen nicht den Süden gegen den Osten ausspielen. Es nützt nichts, wenn das Fluglärmforum Süd festhält, dass die Ablehnung des Pistenmoratoriums nicht einer Kapazitätssteigerung auf dem Flughafen dienen darf. Genau so wird dieses Signal verstanden werden. Es ist zwar richtig, dass auch ohne Pistenverlängerung eine Zunahme der Flugbewegungen stattfinden kann, aber nur ein Ja zu dieser Behördeninitiative setzt das Zeichen so, dass es in Zürich, Kloten und Bern richtig verstanden wird. Und ob sich Bern dann wirklich darüber hinwegsetzt, wenn Zürich und Kloten wirklich die Interessen der Zürcher einbringen, ist doch immerhin offen. Solange aber laviert wird, solange können sich Zürich hinter Bern und Bern hinter Zürich verstecken. Interessanterweise kämpfen die flughafenkritischen Südschneiser in der Moratoriumsfrage jetzt Schulter an Schulter mit den flughafenfreundlichen Kreisen; das hat auch die NZZ bemerkt. Und es ist wirklich befremdlich, wenn Organisationen, die gegen den Fluglärm kämpfen, sich Hand in Hand mit ausgewiesenen Flughafenturbos, die weiter von Kapazitätsausbau und Mega-Hubs träumen, vehement gegen diese Behördeninitiative einsetzen – zulasten der Bevölkerung. Wenn ein Nein von heute, wie zu erwarten ist, als Ja zum Ausbau interpretiert werden wird, dann spielt es

keine Rolle mehr, ob Sie im Süden, Osten, Norden oder Westen wohnen. Leidtragende dieser verfehlten Ausrichtung werden alle sein.

In diesem Sinn werden wir Grünliberalen diese Behördeninitiative geschlossen unterstützen.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Als Vertreter einer Initiativegemeinde und auch einer Standortgemeinde des Flughafens Zürich bitte ich Sie eindringlich, der Behördeninitiative «Kein Neu- und Ausbau von Pisten» zuzustimmen. Drei wesentliche Gründe sprechen dafür.

Erstens: Das Wachstumspotenzial und die Leistungsfähigkeit können die Nachfrage nach Flugbewegungen auf Jahrzehnte hinaus mit dem heutigen Pistensystem decken. Zweitens: Das heutige Pistensystem ist ein Ausdruck des historischen Miteinanders von Flughafen und den umliegenden Städten und Gemeinden. Eine Abkehr davon benachteiligt die umliegenden Städte und Gemeinden in ihrer geordneten Entwicklung und belastet letztlich den Wohn- und Wirtschaftsstandort Zürich. Und drittens: Es ist ein politischer Irrwitz, Deutschland die Argumente zu liefern, wieso an der DVO nicht gerüttelt werden soll.

Zu diesen drei Argumenten: Das heutige Pistensystem vermag die realistischere zu veranschlagenden Bedürfnisse unseres Landes nach internationaler und interkontinentaler Anbindung auf Jahrzehnte hinaus, sicher solange es Kerosin zum Fliegen gibt, zu befriedigen. Wieso muss wohl die dem SIL-Prozess zugrunde liegende Wachstumsprognose gegenwärtig überarbeitet werden? Weil alle Planspiele mit neuen Betriebsvarianten und Ausbauplänen, unrealistischen Vorgaben ad absurdum geführt worden sind. Die INTRA-Planprognose aus dem Jahr 2005 sieht für nächstes Jahr 300'000 Bewegungen vor. Die Januarzahlen zeigen die tiefste Bewegungszahl seit 2004. Ende Jahr könnten wir wieder dort landen, wo wir im Jahr nach dem Grounding waren. Das wäre dann über acht Jahre hinweg praktisch ein Nullwachstum. Wozu soll in neue Pisten investiert werden? Im Weiteren hat die vom Schutzverband überprüfte SIL-Betriebsvariante E ergeben, dass sie mit ihrem Entwicklungspotenzial genügt, um die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen bis weit über den Planungshorizont hinaus zu befriedigen. Sie ermöglicht, abgeleitet von den gegenwärtigen Rahmenbedingungen und Ansprüchen an Anbindungen, eine Kapazität von fast 350'000 Bewegungen. Wer mit der Gefährdung von Arbeitsplätzen argumentiert, macht auf Panikmache. Heute ist kein einziger

Arbeitsplatz gefährdet, und mit dem Entwicklungspotenzial könnten noch Tausende neue geschaffen werden.

Zum historischen Miteinander von Flughafen und Umland. Zürich ist ein City-Airport. Das bringt dem Flughafen und seinen Nutzern viele Wettbewerbsvorteile in der europäischen Konkurrenz. Das ist gut so. Ein City-Airport steht aber immer auch im Konflikt mit den umliegenden Gemeinden. Er muss seine räumlichen Entwicklungsgrenzen anerkennen und sich vor allem auf ein qualitatives Wachstum konzentrieren. Jahrzehntlang hat sich die Siedlungsentwicklung in der Flughafenregion an den Betriebsvarianten des heutigen Pistensystems orientiert. Der Kanton hat die Gemeinden in der Bestimmung der räumlichen Ausdehnung geleitet. Jetzt aus opportunistischen politischen Gründen die gewachsenen Siedlungsstrukturen auf den Kopf zu stellen, führt im ganzen Kanton zu Umwälzungen, die die Standortgunst im ganzen Kanton verschlechtern. Dafür fehlen sowohl die sachlichen wie die zeitlichen Notwendigkeiten. Ein Pistenausbau mit neuen Betriebsvarianten beeinträchtigt die gesundheitlich vertretbaren Lebensbedingungen der Bevölkerung in einem grossen Umkreis um den Flughafen.

Und noch zum politischen Eigengoal des Kantons. Sie liefern mit einem Nein unseren nördlichen Nachbarn geradezu die Argumente, wieso er nie auf seine DVO-Beschlüsse zurückkommen muss. Nur um eine Region in der Schweiz gänzlich vom Lärm zu verschonen, braucht es keine deutsche Konzessionen. Wir beleben die Fantasien und Illusionen mit einer Ablehnung dieser Behördeninitiative, sowohl die der Deutschen wie die der Südgemeinden. Die Frage der Südanflüge kann nicht über einen Pistenausbau, sondern nur zwischenstaatlich mit Deutschland einer befriedigenden Lösung zugeführt werden.

Ich bitte Sie eindringlich, unterstützen Sie die Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten»!

Ursula Moor (SVP, Höri): Es wird Sie nicht erstaunen, dass ich die Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» unterstützen werde, war doch die Gemeinde Höri bei den Erstunterzeichnern. Und mit mir wird auch eine Minderheit meiner Fraktion Ja dazu sagen. Lassen Sie mich deshalb einige Worte zum Pistenausbau stoppen sagen, der von 42 Zürcher Gemeinden gefordert wird.

Mit dem bestehenden Pistensystem können 320'000 Flugbewegungen problemlos abgefertigt werden. Das hat das Rekordjahr 2000 gezeigt

und das wird von aktuellen Studien bestätigt. Weitere Pistenausbaupläne widerspiegeln nur den Wachstumshunger und sind gegen die Interessen der Gemeinden und der Wohnbevölkerung. Ein Pistenausbaustopp setzt dem Flughafen technische Schranken und verhindert ein unkontrolliertes Wachstum. Ich will, dass die Interessen der Gemeinden gewahrt bleiben. Durch Pistenausbauten und übermässigen Fluglärm verlieren die Gemeinden ihre raumplanerische Sicherheit und ihre Attraktivität als Gewerbestandort und Wohngebiet. Das schadet der ganzen Region.

Wir Zürcher brauchen Einigkeit in der Flughafenpolitik, um unserer Bevölkerung Perspektiven zu bieten und unsere Interessen gegenüber Bern und dem Ausland wieder wirksam vertreten zu können. Mit der Zustimmung zu der vorliegenden Behördeninitiative haben wir die einmalige Möglichkeit dazu. Das Begehren ist das richtige Gegenkonzept zur Luftfahrtpolitik des Regierungsrates, die mit dem «ZFI plus» keine Lösung bringt. Der Flughafen kann nachhaltig wachsen, die Gemeinden gewinnen ihre raumplanerische Sicherheit zurück und die Lebensqualität der Anwohner bleibt gewahrt. Sagen Sie Ja und setzen Sie damit ein Zeichen! Setzen Sie ein Zeichen für eine massvolle Wachstumspolitik. Die letzten Monate haben gezeigt, wohin unrealistische Wachstumsfantasien führen. Setzen wir ein Zeichen gegenüber den Nachbarkantonen, dem Bund und Deutschland, dass wir uns über die Parteigrenzen hinweg zum Nutzen unserer Bevölkerung und der Wirtschaft einig sind, in welche Richtung wir mit unserer Luftfahrtpolitik gehen wollen. Und setzen wir gegenüber der Bevölkerung ein Zeichen, dass wir ihre Anliegen ernst nehmen und fähig sind zu einem tragfähigen Kompromiss. Ich danke Ihnen.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Ich knüpfe gerne bei meinem Votum zur Behördeninitiative 1 von heute Morgen in Bezug auf das gesunde Mass an. Der Flugverkehr gehört zu einem der grösseren Emitenten von CO₂ und damit Mitverursacher unserer Klimaprobleme. Gesundes Mass halten heisst also heute: Setzen Sie ein Signal und stimmen Sie für die Behördeninitiative 2 und damit gegen weitere Pistenausbauten am Flughafen Kloten.

Ich möchte an dieser Stelle noch zwei, drei Worte in Bezug auf die spezielle Position des Südens anfügen, vor allem weil ich selber aus dem Süden stamme. Die Grünliberalen waren und sind ein Garant für eine Lösung in der Flughafenfrage und lassen sich nicht in eine einsei-

tige gefährliche Position drängen, welche nach unserer Überzeugung letztlich auch dem Süden mehr schaden wird als eine längerfristige und vor allem nachhaltigere Haltung. Der Süden läuft Gefahr, in eine weitere Falle von Unique zu tappen, wenn er quasi einen Pistenausbau 10-28 fordert, im Glauben, damit die Südanflüge wegzubringen oder Südstarts zu vermeiden. In eine solche Falle ist er schon einmal getappt, indem er zusammen mit Unique, der Zürcher Regierung und Swissair gegen den Staatsvertrag lobbyierte, der uns einen grossen Teil der Probleme verschärft hat – die Verschiebung der Lufträume, die Entschädigung, Skyguide et cetera – und noch heute nachwirkt, indem zum Beispiel der gekröpfte Nordanflug erschwert wird, oder als der Süden die «Variante Grün» forcierte – das ist die Variante mit der Parallelpiste –, in der Hoffnung, dass der Flughafen als «Sackbahnhof» von und nach Norden betrieben wird. Das war einmal eine Aussage von Unique. Der Süden nahm dann Abstand von der «Variante Grün», auch dank heute grünliberaler Exponenten. Aber die Parallelpiste war lange eine Option. Und diese haben wir erst jetzt mit vereinten Kräften nicht unmassgeblich der Grünliberalen auf allen politischen Ebenen, vor auch mit dem Osten zusammen, vorläufig gebodigt. Aber damals hat der Süden den Norden und den Osten unnötig verärgert.

Wir brauchen nun auch wieder Weitsicht und Verbündete und keine leeren Zusagen. Denn faktisch wird das Gegenteil geschehen und der Süden wird einmal mehr enttäuscht die Augen reiben. Denn die Pistenverlängerung 10-28 ist die Voraussetzung für das Dual Landing, welches Unique bereits 1994 wollte und nie aufgegeben hat. Die Grünliberalen haben in der Flughafenpolitik immer eine konsequente Linie gehabt und haben sich immer auch für den Süden eingesetzt. Und wir werden das weiterhin tun, lassen uns aber nicht einspannen für ein kurzfristiges und einseitiges Lobbying, welches vor allem den Osten und Süden gegeneinander ausspielt. Osten und Süden sind nur zusammen stark genug, um der Lobby Unique, Regierung, Swiss und BAZL zu trotzen. Genauso klar wehren wir uns gegen die Tendenz, den Süden als Feind abzustempeln und gegen den Osten auszuspielen. Auch neue Flugrouten über den Süden und den Osten sind klare Verletzungen der Umweltschutzgesetzgebung und des Raumplanungsgesetzes. Und dagegen müssen wir uns weiterhin zusammen mit dem Osten zur Wehr setzen. Weiter müssen wir jetzt im Rahmen dieser Behördeninitiative klarstellen, dass auch Abrollwege Pistenverlängerungen respektive -veränderungen sind – dies wurde auch von Regie-

rungsrätin Rita Fuhrer in einem Interview vor einiger Zeit klar bestätigt –, da diese massive Kapazitätserhöhungen ermöglichen. Eine Beschwerde dazu wurde geführt. Leider werden wir von den Gerichten weitgehend vertröstet.

Und dann möchte ich noch zu bedenken geben, dass Unique wohl kaum einen einzigen Franken in einen Pistenausbau investieren würde, wenn sie damit nicht eine massiv erhöhte Kapazität erreichen würde. Alles andere wäre rein ökonomisch ein Unsinn, auch wenn es vielzitiert vordergründig nur um die so genannten Stundenspitzenkapazitäten geht. Oder würden Sie als Besitzer einer Firma 7 Millionen Franken investieren, wenn Sie dann das Gleiche haben wie vorher? Einfach statt auf einer Laderampe auf einer anderen? Leidtragende werden einmal mehr der Süden mit Landungen und vielleicht auch Starts – der «Straight» wurde vorher schon erwähnt – sowie der Osten sein, eben wegen der möglichen Kapazitätsmaximierung aber letztlich alle.

Und ganz zum Schluss. Erlauben Sie mir, Regierungsrätin Rita Fuhrer, noch ein Geständnis in Bezug auf den ZFI: Ja, ich gehöre dazu. Als diplomierter Physiker ETH habe ich den ZFI, inklusiv gewisser Nationalräte, bis heute nicht vollständig begriffen. Offenbar kann das aber, wie Sie sagen, doch nicht so schwer sein, und wir benötigen einfach Nachhilfeunterricht. Ohne Veto Ihrerseits gehe ich davon aus, dass es also voll in Ordnung ist, wenn wir ganz offiziell einmal bei der EMPA (*Swiss Federal Laboratories for Material Testing and Research*) anklopfen und uns fundiert über die Funktionsweise des ZFI, inklusiv aller notwendigen variablen Definitionen, informieren lassen. In diesem Sinne möchte ich Sie bitten, die Behördeninitiative 2 zu unterstützen. Danke.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Vorweg zur Beruhigung der Befürworter der Initiative: Ich werde ihr auch zustimmen. Aber auch diese Initiative zeigt wie die zwei vorherigen unsere Hilflosigkeit und unsere Ohnmacht im Umgang mit den Luftverkehrsinfrastrukturen. Und alle drei Vorstösse entstanden in einer aufgeheizten Situation rund um die Volksinitiative «250'000 Flugbewegungen» und den regierungsrätlichen Gegenvorschlag mit dem Fluglärmindex ZFI.

Nun zur Pisteninitiative: Ob bei Annahme dieser Initiative dieses oder jenes Flugregime begünstigt wird, steht in den Sternen geschrieben. Es wird aber trotzdem je nach Region zur Schicksalsfrage erhoben.

Klar scheint mir nur eines dabei: Bevor nicht die Funktion und die Grösse des Flughafens definiert sind, gibt es keine Planungssicherheit und können die Ängste in allen Himmelsrichtungen nicht beseitigt werden, dass Pistenausbauten ausschliesslich zur Kapazitätserweiterung des Flugbetriebs dienen würden, ob das Argument dann eben auch stimmt oder nicht. Aber eigentlich sollte man über Optimierungen von Infrastrukturanlagen nachdenken dürfen, auch über solche bei einem Flughafen, also keine Denkverbote verordnen. Und eigentlich hätten wir ja das Flughafengesetz, dass Pistenausbauten dem Volk vorzulegen sind. Und da habe ich auch ein ambivalentes Verhältnis dazu. Wäre da nicht nur das mangelnde Vertrauen der Bevölkerung in die Regierung und deren Vertretung im Verwaltungsrat der Unique, hätten wir das Vertrauen, könnten wir selbstverständlich über optimierende Anpassungen ans Pistensystem diskutieren, aber auch – und das ist sehr wichtig – über längst fällige Bauverbote in altbekannten Flugschneisen. Aber davon sind wir weit entfernt, weil zuerst die Regelung mit Deutschland vorangetrieben werden muss betreffend einer Nordausrichtung der Flugbetriebs, die Massnahmen bei der Überschreitung des ZFI klar sein müssen, die Randbedingungen für Flugbewegungen und Nachtflugsperrung diktiert werden müssen und die Einführung des gekröpften Nordanflugs forciert werden soll, wenn dann die DVO noch bestehen bleibt.

Aus all diesen Gründen werde ich das Pistenmoratorium unterstützen, auch wenn dies nur ein weiterer Feuerwehreinsatz sein wird. Tun Sie bitte dasselbe! Danke.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Ich spreche für die Minderheit der FDP. Es wachsen keine Bäume in den Himmel, und dies beweist auch die Finanzkrise. Exorbitante Gewinne waren es – und noch raschere und gründlichere Abstürze heute; sehen Sie bei der Swissair und bei der UBS und bei der Swiss Re! Und hier muss ich nämlich aufhören, denn ich rede ja zur Behördeninitiative 2, welche ein massvolles Wachstum von immerhin heute noch bis zu 30 Prozent der Bewegungszahl zulässt. Aber 1,5 Milliarden Franken Steuergelder für Beton, Zerstörung eines Industriegebietes mit hunderten Arbeitsplätzen, Verlagerung eines Naturschutzgebietes, Verlegung eines Flusslaufes, einer Kantonsstrasse und so weiter, alle diese Bauten entstanden aufgrund eines rechtskräftigen Richtplans, eines rechtskräftigen Nutzungsplans und einer rechtskräftigen Bau- und Zonenordnung. Entschädigungsforderungen wegen materieller Enteignung werden in

Milliardenhöhe anfallen und die Antwort, wer dafür aufkommen muss und wird, ist seit der Existenz des Flughafens immer noch offen. Die Verlängerung der Westpiste, die gesteigerte Anzahl der Ostanflüge bringt eine neue Belastung der Bevölkerung in den Räumen Winterthur, Tösstal, Limmattal, Zürcher Unterland und auch in Teilen der Stadt Zürich. Das Zürcher Unterland bezahlt auch noch existenziell die Zeche, weil unmittelbar Arbeitsplätze und KMU vernichtet werden. Mit einem Ja zur Behördeninitiative 2 unterstützen wir jene Leute in der Flughafen AG, die jedes Jahr Preise einheimsen, weil Zürich-Kloten als ökologischster europäischer Flughafen gilt. Diesen Pfad des nachhaltigen Wachstums müssen künftig auch die Verwaltungsratsmitglieder verstehen und einhalten, wollen wir nicht sinnlos Geld verpulvern, das sich in den nächsten 25 Jahren nicht amortisieren wird, Geld, das zudem nicht die Betreiberin, sondern allein der Zürcher Steuerzahler aufzuwerfen hat. Der wirtschaftliche Erfolg der Unique entsteht auch langfristig und nicht nur kurzzeitig. Die Zukunft liegt in der Vernetzung Fliegen und Schiene, was sich segensreich für die Drehscheibenkonzepte auswirken wird, insbesondere für den interkontinentalen Langstreckenflug. Daher liegt die umsichtige Anbindung des Flughafens an das europäische Hochleistungsschienennetz in volkswirtschaftlich übergeordnetem Interesse – im Gegensatz zur sinnlosen unwirtschaftlichen und unökologischen Kapazitätserweiterung des Pistensystems, die alle belasten wird.

Wer ernsthaft davon ausgeht, dass mit dem Nordost-Konzept gemäss Variante J die Südanflüge verschwinden werden, dem muss ich auf den Bericht von RELIEF (*Raumentwicklungskonzept für die Flughafenregion und langfristige Infrastrukturentwicklung des Flughafens*), Seite 29, hinweisen, wo die Autoren dieses Konzeptes selber zugeben: «Südanflüge können nur via deutsche Verordnung zum Verschwinden gebracht werden.» Was diese Verordnung, sollte sie je verschwinden, nicht beseitigen wird, sind die gewaltige Kapazitätssteigerung sowie die Warteräume über dem Süden, weil diese nämlich beim Nordost-Konzept allein in den Süden verlagert werden können. Nur mit einem Ja zur Behördeninitiative 2 ist raumplanerisch Sicherheit gegeben.

Und auch das Argument, das Volk könne ja sowieso zum Pistenausbau abstimmen, verfängt in keiner Art und Weise, denn der Eintrag einer Pistenverlängerung im Richtplan würde umgehend die Existenz von Industriegebieten, zum Beispiel in Rümlang, gefährden. Wer investiert dann schon oder erhält Kredite um zu investieren, wenn das Damoklesschwert einer Enteignung über ihm schwebt?

Die 42 Gemeindevertreter, welche diese Initiative lanciert haben, wissen um ihre Bevölkerung, ihre Belastung und ihre existenziellen Nöte. Wir, die Minderheit, stimmen Ja zu dieser Behördeninitiative 2 – zum Wohle der Volkswirtschaft Schweiz, des Flughafens, einer umfassend verstandenen Mobilität, der Schweizer Wirtschaft und der Zürcher Bevölkerung. Es ist Zeit für eine neue Zukunft.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Es wurde jetzt sehr häufig über die Raumplanung und über raumplanerische Sicherheit gesprochen und ein bisschen über den Lärm. Ich möchte aber einen Punkt, welcher die Bevölkerung der Gemeinden um den Flughafen sehr wohl und sehr aktiv kümmert, ansprechen. Der Flughafen Zürich befindet sich in einem lufthygienischen Sanierungsgebiet, wo die Emissionsgrenzwerte der Luftreinhalteverordnung regelmässig überschritten werden. Der Flughafen ist einer der Hauptemittenten. Die Luftreinhalteverordnung verpflichtet deshalb den Regierungsrat, einen Sanierungsplan zu erstellen, der Massnahmen aufzeigt, welche es ermöglichen, die Emissionen so weit zu reduzieren, dass die Emissionsgrenzwerte eingehalten werden können. Der Kanton Zürich verfasste letztes Jahr einen Luftreinhalte-massnahmenplan, welcher deutlich aufzeigt, dass die gegen 1266 Tonnen NO_x vom Flughafen emittiert werden. Wieso spreche ich über die NO_x-Emissionen? Dieser Bericht von Ende September 2008 hat gezeigt, dass deutlich eine Monetarisierung der Schäden stattfindet – Monetarisierung heisst in diesem Fall: Arbeitsausfall, Tod, aber auch reduzierte Arbeitsfähigkeit –, dass diese Kosten heute bei 50 Millionen Franken jährlich liegen. Diese Kosten sind externe Kosten, die nicht vom Verursacher getragen werden. Nein, die werden von der Allgemeinheit getragen und sie werden gerade auch von Flughafengemeinden im Spezifischen getragen.

Dies legitimiert keinen weiteren Ausbau des Flughafens. Wir müssen über die Volksgesundheit in diesem Gebiet sprechen. Die Bewohnerinnen und Bewohner der verschiedenen Gemeinden, der unterzeichnenden Gemeinden, leiden schon heute nicht nur unter Lärm, sondern sie leiden an den Folgeerscheinungen einer schlechten Luft. Wenn wir aber das Luftreinhaltesanierungsprogramm vom September 2008 anschauen, dann spricht die Regierung lediglich über die emissionsabhängigen Landegebühren. Sie spricht nur von der Harmonisierung in einem europäischen Rahmen. Sie spricht aber auf keinen Fall über eine Art der Plafonierung und der Regelung für eine deutliche Reduktion dieser Emissionen. Wir dürfen also heute nicht die Verantwortung

übernehmen und sagen: «Wir machen nichts für die Volksgesundheit, wir machen nichts für die Volkswirtschaft».

Es war sehr interessant, was heute früh Regierungsrätin Rita Fuhrer von der goldenen Gans erzählt hat, von der Gans unter dem Ast dieses Baumes, der herunterfällt. Ich glaube, die einzige goldene Gans, die wir da unten finden, ist aus Trompetengold. Und die Eier, die sie legt, sind lediglich Kuckuckseier, die am Ende unserer Volkswirtschaft schaden und eben keine Perspektive am Flughafen bieten. Wir haben heute gehört: Der Flughafen kann existieren, er kann weiter wachsen. Aber es braucht ein deutliches Zeichen, ein Signal und einen Stopp – gerade auch für die Gesundheit der Bevölkerung im Glatttal.

Urs Hans (Grüne, Turbenthal): Wir brauchen keine Fehlinvestitionen mehr. Wir brauchen eine Flughafenpolitik mit Perspektive. Wir brauchen Wachstum, aber gewiss nicht beim Luftverkehr. Investieren wir doch in die Zukunft! Kurzstreckenflüge sind energie- und umweltpolitischer Stumpsinn. Wachstum heisst konsequentes Ausbauen eines attraktiven internationalen Schienennetzes. Die TGV-Verbindung von Zürich nach Paris führt dazu, dass Easy Jet die Flüge eingestellt hat. So ist es gut. Der ZFI streut der Bevölkerung Sand in die Augen. Er stellt ein unglaubliches rhetorisches Konstrukt dar, welches Wissenschaftlichkeit vortäuschen soll. Das einzige, was der Bevölkerung und der Wirtschaft hilft, ist eine zukunftsfähige intelligente Verkehrs politik. Ich lade alle ein, dieser Behördeninitiative klar zuzustimmen. Danke.

Jürg Trachsel (SVP, Richterswil): Ich bitte Sie, die Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» abzulehnen. Die Grundsätze der Flughafenbetreiberin lauten ja bekanntlich wie folgt: Erstens die Sicherheit als oberste Priorität, dann zweitens möglichst wenig Menschen zu belärmen und drittens den Wirtschaftsmotor Flughafen Zürich zu erhalten. Mit einem Ja zu dieser Initiative verhindern Sie jegliche Denkanstösse, die dazu dienen, die Sicherheit eben zu erhöhen, möglichst wenig Menschen zu belärmen und den Wirtschaftsmotor Zürich zu erhalten.

In der vergangenen Diskussion hat aber leider regionalpolitisches Denken überwogen. Indem Priska Seiler aus Kloten im Grossteil ihrer Rede den Südeinwohnern des Kantons aufzuzeigen versucht hat, was ihnen dann drohen könnte, hat sie ihr kleinbürgerliches Denken offen-

bart, das heisst: Nur die Region, nie der Kanton und schon gar nicht die Wirtschaft zählt.

Auch vom Votum vom Gemeindepräsidenten Thomas Hardegger aus Rümlang bin ich überrascht. Er hat vom historischen Miteinander gesprochen. Meines Wissens sind aber beispielsweise die Südanflüge erst mit der Ablehnung oder Kündigung des Staatsvertrages durch Deutschland eingeführt worden. Für Thomas Hardegger reichen offenbar gut zehn Jahre für ein historisches Miteinander.

Liebe Befürworterinnen und Befürworter dieser Initiative, machen Sie weiter so mit Ihrer rein regionalpolitisch motivierten Kampagne gegen unseren und damit auch Ihren Wirtschaftsmotor. Dann wird es in der Region Kloten und auch im übrigen Kantonsgebiet dann irgendwann wirklich ruhig. Ich bezweifle aber, ob Sie dann wirklich ruhig schlafen können. Lehnen Sie diese Initiative ab!

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Nachdem wir von der grössten Fraktion (SVP) hier in diesem Rat die dissidente Stimme gehört haben, soll es auch der stärksten Fraktion (SP) erlaubt sein, die dissidente Stimme bekannt zu geben. (*Heiterkeit.*)

Vorerst aber noch ein Wort zu Martin Mossdorf. Martin Mossdorf hat hier Krokodilstränen vergossen wegen Naturschutzgebieten, die da umgelegt werden müssen, und Bächen, die umgeleitet werden müssen wegen diesem Flughafen. Er hat also hier eine grüne Argumentation an den Tag gelegt, dass mir fast die Tränen gekommen sind. Aber wenn es um den Strassenbau geht, wenn es um die Oberlandautobahn geht, dann ist Martin Mossdorf ganz schön still.

Es gibt zu dieser Flughafen-Initiative, über die wir jetzt reden, eigentlich haufenweise Argumente dagegen. Ich erwähne zwei Argumente: ein ökologisches und ein ökonomisches. Zuerst das Ökonomische: Der Flughafen Zürich ist mit seinen Annexbetrieben mit 22'000 Arbeitsplätzen der grösste Arbeitgeber im Kanton Zürich. Von diesen 22'000 Arbeitsplätzen leben mindestens 50'000 Menschen. Und es geht um diese Arbeitsplätze! Wenn man die Entwicklung des Flughafens bremst, dann bremst man eben auch die weitere Entwicklung von Arbeitsplätzen. Und wo sich keine Arbeitsplätze entwickeln können, dort entstehen auch nicht noch mehr Lehrstellen. So einfach ist das! (*Zustimmende Zwischenrufe von der rechten Ratseite, vereinzelt Applaus.*) Ich höre hier in diesem Kantonsrat alle paar Monate ein grosses Lamento wegen fehlender Lehrstellen. Und dieser Kantonsrat ist

im Begriff, dem Flughafen die Schaffung neuer Lehrstellen zu verweigern, indem man seine Entwicklung einschränkt. (*Grosse Unruhe im Saal, Unmut und Zustimmung.*)

Dann zum ökologischen Argument. Mit dieser Initiative darf ja am Pisten-Layout des Flughafens nichts mehr geändert werden. Das ist das, was diese Initiative will. Nichts ändern am Layout dieses Flughafens heisst, die heutige Situation mit den Südanflügen, mit den Ostanflügen genau so zu zementieren, insbesondere die Südanflüge über Schwamendingen. In Schwamendingen sind die Flugzeuge ganz tief und verursachen einen grossen Lärm. Und das ist es, was Sie mit dieser Initiative beibehalten wollen.

Dieser Kantonsrat hat vor ein paar Jahren mit allen zu null Stimmen beschlossen, Schwamendingen solle Ruhe bekommen mit der Einhausung. 180 Millionen Franken werden in Schwamendingen investiert, damit der Strassenlärm wekommt. Und jetzt geht dieser Kantonsrat hin und zementiert die Südanflüge. Unten macht man den Lärm weg und oben kommt der Lärm neu dazu. In diesem Licht betrachtet ist der grösste Unsinn, den dieser Kanton je gemacht hat, die Einhausung in Schwamendingen! (*Grosse Unruhe im Saal, Unmut und Zustimmung.*)

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Welche Region im Kanton Zürich floriert am meisten? Welche Region hat einen bedeutenden Bevölkerungszuwachs in den letzten Jahren erhalten? Welche Region hat einen bedeutenden Steuerertrag, der direkt oder indirekt aus dem Flughafen resultiert? Welche Bewohner profitieren am meisten vom Arbeitgeber Flughafen? Welche Region hat eine ausgezeichnete öffentliche Infrastruktur? Richtig, die Region rund um den Flughafen! Ist das nicht eine doppelbödiges Politik? Man will vom Standort profitieren, aber ja keine Nachteile. So kanns doch nicht gehen. Seien Sie gradlinig, aufrichtig und konsequent, lehnen Sie die Initiative ab!

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich habe mich bewusst zurückgehalten mit meinem zweiten Votum, weil ich gedacht habe, irgendwann kommt der Statthalter des Bezirks Zürich (*Hartmuth Attenhofer*) und stellt die Sachen klar. Und es war auch so, er ist plötzlich gekommen und hat die Sachen klargestellt. Der Bezirk Zürich wird sehr stark belastet werden. Und wir haben jetzt die Möglichkeit, vorzusorgen, dass Verbesserungen und Planungen möglich sind. Oder wir haben die Möglichkeit, das Bestehende zu zementieren.

Hier drin würde niemand auf die Idee kommen, das Bildungswesen mit einem Planungsstopp zu belegen, das Gesundheitswesen mit einem Planungsstopp zu belegen. Niemand würde sagen «Jetzt brauchen wir nicht mehr Lehrstellen im Fachbereich Gesundheit, wir brauchen keine Arbeitsplätze mehr, es genügt uns, was wir haben». Sie von der linken Seite wissen ganz genau, dass es ein Wachstum braucht von mindestens 2 Prozent des Bruttoinlandproduktes, um nur Ihre Sozialwerke zu finanzieren. Und in diesem Umfeld – und wir sehen, was jetzt läuft mit der Volkswirtschaft –, in diesem Umfeld möchten Sie einen Planungsstopp im Flughafen klar zementieren, das Denkverbot festschreiben. Und Sie denken dabei nur an Ihr eigenes kleines Gärtchen. Das kann es doch nicht sein! Ich respektiere, dass man redliche Gründe hat, hier bei einer Behördeninitiative mitzumachen. Ich respektiere aber nicht, wenn man sich einbinden lässt von einer Partei und nach Weisung abstimmt. Das kann es nicht sein, und die Kantonsverfassung verbietet das! Es sollte also sein, dass auch auf linker und grüner Seite die Leute zu denken beginnen und die Bezirke Zürich, Meilen und Horgen sich für ihre Bevölkerung einsetzen und nicht nach Weisung der Partei abstimmen. Denn alles andere wäre es ja, wenn Sie sich nicht äussern und danach einfach die Behördeninitiative unterstützen – gegen die Interessen Ihrer Bevölkerung. Dann müssen Sie sich fragen, wieso Sie gewählt sind oder wieso Sie das nächste Mal gewählt werden wollen. Ich muss sagen, für mich war das Votum von Hartmuth Attenhofer klar. Er bezieht Position. Er hat Profil. Darum wurde er zum Statthalter von Zürich gewählt – und nicht ein CVP-Mitglied (*Christoph Holenstein*).

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Ich denke, es ist wie bei einem Fussballmatch: Gegen Ende des Spiels kommt noch Stimmung auf. (*Heiterkeit.*)

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Ich gehe nicht davon aus, dass Sie mir damit einen Auftrag erteilt haben. Es gäbe nämlich sehr vieles aufzunehmen und zu berichtigen, Behauptungen und Interpretationen aus den soeben gehaltenen zahlreichen Voten hier im Rat, die ja nicht immer nur lustig waren. Ebenso gäbe es vielen der Vorhaltungen und Unterstellungen gegenüber dem Regierungsrat Argumente und auch Belege entgegenzuhalten. Ich tue es nicht. Ich halte mich an die wichtigsten Grundlagen, die dem Regierungsrat auch zur Entscheidungsfindung

gedient haben. Dies, weil Sie entweder von dem, was Sie sagen, so überzeugt sind, dass ich ins Leere reden würde, oder weil Sie opportunistisch daran glauben, das Interesse – und das ist jetzt eine Anmerkung von mir: das vermeintliche Interesse – Ihres von den Ostanflügen betroffenen Wahlkreises zähle in diesem speziellen Fall mehr als sonst gültige Grundsätze. Man hat bemerkt, dass man, wie man auch entscheidet, immer jemanden verärgert und dass man mit der Flughafenpolitik keinen Blumentopf gewinnen kann. Aber die Hoffnung stirbt bekanntlich zuletzt. Und deshalb habe ich auch gehört, dass viele Kantonsräte und Kantonsrätinnen letztlich doch unsicher sind, eigentlich schwankend in der Frage, ob sie nun Vertrauen in die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben sollen und ihnen den Entscheid über das zukünftige Pistensystem dann vorlegen, wenn aufgrund einer Planung auch absehbar wäre, was diese Veränderung tatsächlich bedeutet, oder ob sie das Volk bevormunden sollen, indem sie jede Planung und jede Prüfung der Auswirkungen einer Veränderung zum Vornherein schon verbieten.

Diese Initiative wurde am 27. November 2006 eingereicht. Dieser Umstand ist nicht unbedeutend, da damals immer noch das Damoklesschwert der Parallelpiste über dem Kanton Zürich hing. Im Text der Behördeninitiative und in der Begründung ist deshalb auch immer wieder von Pistenneubauten die Rede. Am 3. Juli 2008 hat der Bundesrat bekannt gegeben, dass die bis anhin verfolgte raumplanerische Sicherung für den Bau einer Parallelpiste im SIL-Prozess nicht mehr zur Diskussion stehe und deshalb auf diese Option definitiv verzichtet wird. Zu diesem weisen Entscheid dürfte der Bundesrat nicht zuletzt deshalb gekommen sein, weil sich der Zürcher Regierungsrat klar und wiederholt und immer wieder gegen diese Option ausgesprochen hat. Gleichzeitig hat der Bundesrat entschieden, welche Flugsbetriebsvarianten als Grundlage für das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich verwendet werden sollen. Es sind dies die Varianten E optimiert, E DVO und J optimiert. Die beiden erstgenannten Varianten beruhen auf dem heutigen Pistensystem. Und nur der Variante J optimiert liegen Pistenerlängerungen, aber keine Pistenneubauten zugrunde. Und zwar zum einen eine allfällige Verlängerung der Piste 14-32, der so genannten V-Piste, um 400 Meter nach Norden, zum andern die allfällige Verlängerung der Westpiste 10-28 um 450 Meter nach Westen. Die Option auf eine zusätzliche Verlängerung der Westpiste um 200 bis 300 Meter nach Osten, also Richtung Kloten, wurde im Verlaufe des SIL-Prozesses fallengelassen. Eine Verlängerung der Westpiste nach

Westen würde es ermöglichen, dass alle Flugzeugtypen auf dieser Piste landen könnten. Vor allem den im Langstreckennetz operierenden Grossraumflugzeugen ist dies heute aus Sicherheitsgründen, eben wegen der ungenügenden Länge, nicht möglich. Starts von schweren Flugzeugen nach Westen sind aber nach wie vor mit einer Verlängerung nicht möglich, weil dies die Topografie nicht zulässt.

Die Begründung der Behördeninitiative macht deutlich, was sich die Initianten versprechen, wenn der Flughafen Zürich auch inskünftig auf der Basis des heute bestehenden Pistensystems betrieben wird: Es geht den Initianten in erster Linie um Planungssicherheit, von der sie sich eine Entspannung der Situation um die Zukunft des Flughafens versprechen, und es geht ihnen darum, zu vermeiden, dass die Bevölkerung im Falle von Pistenausbauten und Pistenneubauten nicht von noch mehr Fluglärm belastet wird.

Schauen wir doch diese beiden Ziele, die Schaffung von Planungssicherheit und die Vermeidung von zusätzlichem Fluglärm, einmal etwas näher an. Von zentraler Bedeutung ist sicher das Argument «Vermeidung von zusätzlichem Fluglärm». Die Initianten gehen davon aus, dass das bestehende Pistensystem Garant dafür ist, dass die Fluglärmbelastung nicht weiter zunimmt, oder anders ausgedrückt, dass Pistenausbauten automatisch eine Zunahme der Fluglärmbelastung nach sich ziehen. Das ist ein Irrtum, das ist definitiv ein Irrtum! Denn die Fluglärmbelastung ist in erster Linie ein Ergebnis des Flugregimes, das heisst der Pistenbenützung und der Bewegung der Flugrouten. Die Arbeiten am SIL-Objektblatt Flughafen Zürich haben dies in aller Deutlichkeit gezeigt. In diesem Rahmen wurden 19 verschiedene Flugbetriebsvarianten tief geprüft und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Dutzende von Indikatoren hin bewertet, darunter auch mit Blick auf die Fluglärmbelastung im Sinne des Umweltschutzgesetzes und der Lärmschutzverordnung des Bundes, aber auch mit Blick auf den ZFI. Dabei hat es sich mit aller Deutlichkeit gezeigt, dass Flugbetriebsvarianten ohne Änderung des bestehenden Flugpistensystems zum Teil sehr viel mehr Personen generieren können, die einer über dem Emissionsgrenzwert liegenden Fluglärmbelastung ausgesetzt wären. Die verworfene Variante F zum Beispiel sah nebst Landungen aus Süden auch Starts nach Süden vor, die nicht wie heute nur nach links geführt werden, sondern auch geradeaus über das mittlere Glatttal und die nördlichen Quartiere der Stadt Zürich. Eine Realisierung dieser Variante F hätte gemäss den Berechnungen im SIL zur Folge, dass rund 54'000 Personen an ihrem Wohnort von einer Lärmbelastung

über dem IGW (*Immissionsgrenzwert*) betroffen wären. Die Variante J, die wie erwähnt Pistenverlängerungen vorsieht, würde insgesamt knapp 38'000 Personen generieren, die einer über dem IGW liegende Fluglärmbelastung ausgesetzt sind. Der Unterschied der Varianten F und J beträgt also nicht weniger als 16'000 Personen, was ziemlich genau der Einwohnerzahl von Bülach, deutlich mehr als der Einwohnerzahl von Opfikon oder Wallisellen und knapp jener der Stadt Kloten entspricht. Die Auswertung der Betriebsvarianten im SIL wurde gestützt auf die Bevölkerungsstatistik 2000 vorgenommen. Wie wir wissen, hat die Bevölkerung in der Flughafenregion inzwischen stark – sehr stark sogar – zugenommen. Aktuell dürften diese Zahlen also noch höher sein.

In diesem Zusammenhang muss einmal mehr daran erinnert werden, dass es das Ziel des schweizerischen Umweltrechts wie auch des europäischen Umweltrechts ist, die Zahl der übermässig vom Fluglärm betroffenen Personen möglichst klein zu halten. Ich zitiere nochmals den entsprechenden Leitsatz des schweizerischen Bundesgerichts auch aus dem Jahr 2004, in dem es wörtlich heisst: «Indessen steht ausser Frage, dass gemäss den umweltschutzrechtlichen Prinzipien danach zu trachten ist, die Zahl der Anwohner, die von Lärmeinwirkungen über den Emissionsgrenzwerten betroffen werden, möglichst klein zu halten.»

Der Betrieb des Flughafens auf der Basis des heute bestehenden Pistensystems ist also kein Garant dafür, dass die Fluglärmbelastung auf dem heutigen Niveau bleibt. Je nachdem, wie das heutige Pistensystem betrieben wird, kann vielmehr das Gegenteil der Fall sein. Damit ist aber auch klar, dass eine Annahme und Umsetzung der Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» nicht zu der von den Initianten ebenfalls angestrebten Planungssicherheit führt.

Wenn der Regierungsrat die vorliegende Behördeninitiative ablehnt, so heisst das nicht, dass er eine Pistenverlängerung befürwortet. Ein Nein zu dieser Behördeninitiative heisst nur, dass auf die Option für eine allfällige Pistenverlängerung nicht schon heute verzichtet wird. Option heisst bekanntlich so viel wie freier Wille und freie Wahl. Falls ein derartiges Projekt in Zukunft einmal konkret zur Diskussion gestellt wird, so legt Paragraph 19 Absatz 2 des Flughafengesetzes ohne Wenn und Aber fest, dass es im freien Willen des Kantonsrates und – via fakultatives Referendum – in der freien Wahl der Stimmberechtigten liegt, zu einem solchen Vorhaben Ja oder Nein zu sagen. Nach Auffassung des Regierungsrates gibt es keinen Grund, die Frage «Pis-

tenverlängerung Ja oder Nein?» schon heute ein für alle Mal mit einem Nein zu beantworten. Angesichts des erwähnten Paragraphen 19 Absatz 2 des Flughafengesetzes vergeben wir uns nichts, rein gar nichts, wenn wir zuwarten, wie die Welt des Luftverkehrs in Zürich aussieht, wenn ein solches Projekt dereinst einmal spruchreif sein sollte. Denn es besteht kein Anlass, diese Tür schon heute endgültig zuzuschlagen, wenn wir dies ebenso gut und ohne irgendwelche Nachteile auch morgen noch tun können, falls es sich als notwendig erweisen sollte. Es werden nicht einmal Steuergelder für diese Planung verwendet, sondern es werden die Gelder des Unternehmens verwendet.

Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag des Regierungsrates und dem entsprechenden Minderheitsantrag der KEVU zuzustimmen und die Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» abzulehnen. Ich würde mich sehr darüber freuen. Besten Dank.

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Wir verlangen Namensabstimmung.

Ratspräsidentin Regula Thalman: Wird das Wort gewünscht zu diesem Antrag? Das ist nicht der Fall. Dann stimmen wir mit Namensabstimmung ab.

Namensabstimmung

Für den Minderheitsantrag und damit gegen die Behördeninitiative stimmen folgende 64 Ratsmitglieder:

Appenzeller John (SVP, Aeugst a.A.); Arnold Martin (SVP, Oberrieden); Attenhofer Hartmuth (SP, Zürich); Bachmann Ernst (SVP, Zürich); Badertscher Beat (FDP, Zürich); Bär Hansruedi (SVP, Zürich); Berger Antoine (FDP, Kilchberg); Bergmann Adrian (SVP, Meilen); Bernasconi-Aeppli Susanne (FDP, Zürich); Bosshard Kurt (SVP, Uster); Egloff Hans (SVP, Aesch b. Birmensdorf); Farner Martin (FDP, Oberstammheim); Frehsner Rosmarie (SVP, Dietikon); Frei Ruth (SVP, Gibswil); Grossmann Bruno (SVP, Wallisellen); Guex Gaston (FDP, Zumikon); Habicher Lorenz (SVP, Zürich); Haderer Willy (SVP, Unterengstringen); Hess Felix (SVP, Mönchaltorf); Isler René (SVP, Winterthur); Isliker Walter (SVP, Zürich); Jenny Rolf (SVP, Herliberg); Johner Brigitta (FDP, Urdorf); Krebs Stefan (SVP, Pfäf-

fikon); Kübler Thomas (FDP, Uster); Kuhn Regula (SVP, Illnau-Effretikon); Kull Katharina (FDP, Zollikon); Kündig Jörg (FDP, Gossau); Kyburz Heinz (EDU, Oetwil a.S.); Lauffer Urs (FDP, Zürich); Marty Robert (FDP, Affoltern a.A.); Menzi Ruedi (SVP, Rüti); Mettler Christian (SVP, Zürich); Meyer Ernst (SVP, Andelfingen); Müller Walter (SVP, Pfungen); Oswald Daniel (SVP, Winterthur); Portmann Hans-Peter (FDP, Kilchberg); Preisig Peter (SVP, Hinwil); Rath Hans Heinrich (SVP, Pfäffikon); Roesler Peter (FDP, Greifensee); Rüegg Luzius (SVP, Zürich); Sauter Regine (FDP, Zürich); Schaub Cornelia (SVP, Zürich); Schmid Hansjörg (SVP, Dinhard); Senn Yves (SVP, Winterthur); Siegenthaler Rolf (SVP, Zürich); Stiefel Beat (SVP, Egg); Stocker Ernst (SVP, Wädenswil); Stutz Inge (SVP, Marthalen); Suter Arnold (SVP, Kilchberg); Toggweiler Theo (SVP, Zürich); Trachsel Jürg (SVP, Richterswil); Uhlmann Peter (SVP, Dinhard); Vohdin Christopher (SVP, Zürich); von Planta Justus (SVP, Zürich); Walker Carmen (FDP, Zürich); Walliser Bruno (SVP, Volketswil); Walther Rolf (FDP, Zürich); Walti Beat (FDP, Zollikon); Weber Theresia (SVP, Uetikon a.S.); Weibel Katharina (FDP, Seuzach); Wuhrmann Heinrich (SVP, Dübendorf); Zanetti Claudio (SVP, Zollikon); Zaugg Marlies (FDP, Richterswil).

Gegen den Minderheitsantrag und damit für die Behördeninitiative stimmen folgende 100 Ratsmitglieder:

Anderegg Peter (SP, Dübendorf); Angelsberger Barbara (FDP, Urdorf); Annen Ueli (SP, Illnau-Effretikon); Bättig Michèle (GLP, Zürich); Bischoff Markus (AL, Zürich); Bosshard Werner (SVP, Rüm- lang); Brunner Robert (Grüne, Steinmaur); Bucher Heidi (Grüne, Zürich); Büchi Renate (SP, Richterswil); Burger Andreas (SP, Urdorf); Burlet Marcel (SP, Regensdorf); Bussmann Barbara (SP, Volketswil); Bütikofer Kaspar (AL, Zürich); Cornaz Jean-Luc (FDP, Winkel); de Mestral Yves (SP, Zürich); Derisiotis Elisabeth (SP, Zollikon); Dol- lenmeier Stefan (EDU, Rüti); Egg Bernhard (SP, Elgg); Erdin Andre- as (GLP, Dürnten); Fahrni Hans (EVP, Winterthur); Ferro Ornella (Grüne, Uster); Feuillet Sandro (Grüne, Zürich); Fischer Gerhard (EVP, Bäretswil); Frei Hans (SVP, Regensdorf); Frei Heinrich (SVP, Kloten); Galladé Nicolas (SP, Winterthur); Gambacciani Claudia (Grüne, Zürich); Geilinger Martin (Grüne, Winterthur); Gerber Julia (SP, Wädenswil); Germann Willy (CVP, Winterthur); Golta Raphael (SP, Zürich); Götsch Regula (SP, Kloten); Gubler Lars (Grüne, Uiti- kon); Gutmann Eva (GLP, Zürich); Guyer Esther (Grüne, Zürich);

Hächler Patrick (CVP, Gossau); Hans Urs (Grüne, Turbenthal); Hardegger Thomas (SP, Rümlang); Häring Hans Peter (EDU, Wettswil a.A.); Haug Hanspeter (SVP, Weiningen); Hauser Matthias (SVP; Hüntwangen); Hildebrand Esther (Grüne, Illnau-Effretikon); Holenstein Christoph (CVP, Zürich); Hübscher Lilith (Grüne, Winterthur); Jaggi Katrin (SP, Zürich); Kern Othmar (SVP, Bülach); Kläy Dieter (FDP, Winterthur); Kutter Philipp (CVP, Wädenswil); Lais Ruedi (SP, Wallisellen); Lalli Emy (SP, Zürich); Landolt Maleica (GLP, Zürich); Läubli Hans (Grüne, Affoltern a.A.); Leiser Brigitta (CVP, Regensdorf); Leuch Kurt (EVP, Oberengstringen); Leuzinger Romana (SP, Zürich); Maeder Karin (SP, Rüti); Maier Thomas (GLP, Dübendorf); Margreiter Ralf (Grüne, Oberrieden); Meier Hans (GLP, Glattfelden); Meier Katrin (SP, Zürich); Moor Ursula (SVP, Höri); Mossdorf Martin (FDP, Bülach); Müller Lisette (EVP, Knonau); Naef Martin (SP, Zürich); Okopnik Françoise (Grüne, Zürich); Petri Gabi (Grüne, Zürich); Ramseyer Samuel (SVP, Niederglatt); Reinhard Peter (EVP, Kloten); Rihs Susanne (Grüne, Glattfelden); Ritschard Peter (EVP, Zürich); Rohweder Maria (Grüne, Uetikon a.S.); Roth Luca (GLP, Winterthur); Rusca Susanna (SP, Zürich); Scherrer Benno (GLP, Uster); Scherrer Werner (FDP, Bülach); Schmid Claudio (SVP, Bülach); Schoch Walter (EVP, Bauma); Schulthess Peter (SP, Stäfa); Seiler Priska (SP, Kloten); Seiz Silvia (SP, Zürich); Serra Jorge (SP, Winterthur); Sprecher Andrea (SP, Zürich); Spring Monika (SP, Zürich); Steinemann Barbara (SVP, Regensdorf); Steiner Rolf (SP, Dietikon); Steiner Silvia (CVP, Zürich); Strahm Hedi (SP, Winterthur); Thomet Corinne (CVP, Kloten); Torp Eva (SP, Hedingen); Vieli Natalie (Grüne, Zürich); Vogel Thomas (FDP, Illnau-Effretikon); Walti Rahel (GLP, Thalwil); Weber Peter (Grüne, Wald); Welz Michael (EDU, Oberembrach); Wiederkehr Josef (CVP, Dietikon); Winkler Gabriela (FDP, Oberglatt); Wirth Thomas (GLP, Hombrechtikon); Ziegler Sabine (SP, Zürich); Ziegler Thomas (EVP, Elgg); Ziltener Erika (SP, Zürich).

Der Stimme enthalten haben sich folgende 7 Ratsmitglieder:

Barandun Nicole (CVP, Zürich); Brunner Susanne (CVP, Zürich); Federer Andreas (CVP, Thalwil); Gschwind Benedikt (SP, Zürich); Jauch Heinz (EVP, Dübendorf); Schmid Lorenz (CVP, Männedorf); Zollinger Johannes (EVP, Wädenswil).

Abwesend sind folgende 8 Ratsmitglieder:

Clerici Max (FDP, Horgen); Denzler Oskar (FDP, Winterthur); Egli Hans (EDU, Steinmaur); Heusser Hans-Heinrich (SVP, Seegräben); Pinto Jean-Philippe (CVP, Volketswil); Schneebeli Jakob (SVP, Affoltern a.A.); Späth Markus (SP, Feuerthalen); Züllig Hansueli (SVP, Zürich).

Der Rat setzt sich gegenwärtig aus 180 Ratsmitgliedern zusammen. Nicht gestimmt hat usanzgemäss die Ratspräsidentin.

Der Kantonsrat beschliesst mit 100 : 64 Stimmen (bei 7 Enthaltungen), den Minderheitsantrag von Lorenz Habicher abzulehnen und der Behördeninitiative zuzustimmen.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Namensabstimmung bedeutet, dass diese Namen auch im Protokoll erscheinen.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

III.

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, John Appenzeller, Hanspeter Haug, Ruedi Menzi, Luzius Rüegg:

III. Der Beleuchtende Bericht wird vom Regierungsrat verfasst.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 63 Stimmen (bei 9 Enthaltungen), den Minderheitsantrag von Lorenz Habicher abzulehnen.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Ich habe bei der vorherigen Abstimmung noch etwas zu sagen vergessen: Sie haben ja den Minderheitsantrag von Lorenz Habicher abgelehnt und der Behördeninitiative zugestimmt. Das Initiativbegehren wird somit zum Beschluss des Kantonsrates, der dem fakultativen Referendum unterstellt wird. Dies noch zur Vollständigkeit.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr

Antrag des Regierungsrates vom 9. Juli 2008 und geänderter Antrag der KEVU vom 11. November 2008; Fortsetzung der Beratungen [4531a](#)

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Das Wort zum Eintreten hatte der Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU), Ruedi Menzi, bereits an der Sitzung vom 5. Januar 2009 gehalten. Die Rednerliste, die wir noch nicht gebraucht haben, führte Lorenz Habicher, Peter Anderegg, Martin Mossdorf, Robert Brunner, Willy Germann, Peter Reinhard, Benno Scherrer, Sabine Ziegler und Ruedi Lais auf. Ich bitte diejenigen, die sich noch zu Wort melden wollen, jetzt ihre Voten anzumelden.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Am 5. Januar 2009 haben wir mit der Debatte und dem Eintretensreferat des Kommissionspräsidenten begonnen, heute führen wir sie fort. Die SVP hat schon in der ersten KEVU-Sitzung klargestellt, dass sie dieser Vorlage ohne grundsätzliche Änderungen zustimmen wird.

Der ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) erbringt eine hervorragende Leistung und die Qualität der entsprechenden Vorlagen beweist dies auch. Ein Dank gebührt dem ZVV-Führungsteam unter der Leitung des Direktors Franz Kagerbauer. Und so viel ich weiss oder sehe, verfolgt er die Debatte erneut auf der Tribüne. Seit Jahren – ich bin seit 1999 in der KEVU Mitglied und würde mich kritisch und nicht betriebsblind bezeichnen – gelingt es, das Kosten-Nutzen-Verhältnis in der Balance zu halten und Wünschbares von Machbarem zu trennen. In diesem Sinne sollte jetzt das sauber geschnürte Paket nicht politisch aufgerissen werden. Den Grundsätzen kann ohne Änderungen zugestimmt werden. Die SVP-Fraktion wird dies so halten.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Zunächst auch von mir ein Dank an den ZVV und damit an Direktor Franz Kagerbauer und sein Team für die wie immer seriös vorbereiteten Geschäfte zur vierjährigen Strate-

gie und zum Rahmenkredit sowie ihre professionelle Arbeit in den letzten zwei Jahren. Da inhaltlich das meiste vom Kommissionspräsidenten gesagt wurde und in der Kommission die ZVV-Strategie unbestritten war, abgesehen von kleinen Änderungsvorschlägen, werde ich mich vor allem zur Wechselwirkung von Verkehr und Raumplanung beziehungsweise zur erwünschten und unerwünschten Entwicklung beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs äussern.

Die Entwicklungsgrundsätze des ZVV für die Jahre 2011 bis 2014 sind gut abgestimmt auf das kantonale Gesamtverkehrskonzept und das Agglomerationsprogramm. Die SP anerkennt das ausdrücklich und würdigt dies und unterstützt die Ziele und Stossrichtungen dieser auch bis anhin erfolgreichen Strategie. Zugleich zeigt dieser Erfolg zunehmende eine Kehrseite, und damit komme ich zur Wechselwirkung von Verkehr und Siedlung. Es ist zwar unbestritten und richtig, die Siedlungsentwicklung nach dem öffentlichen Verkehr auszurichten. Aber diese Entwicklung muss vor allem nach innen erfolgen und nicht durch Vergrösserung des Siedlungsgebietes, so wie es die Regierung auch im Agglomerationsprogramm festhält. Die Entwicklung zum Beispiel im Zürcher Oberland zeigt, dass ohne konsequente Raumbewirtschaftung ein enormer Siedlungsdruck am falschen Ort entsteht und die S-Bahn der eigentlich unerwünschten Zersiedelung noch Vorschub leistet. Und dies hat nicht nur siedlungspolitische Konsequenzen, sondern auch finanzielle. Im NZZ-Beitrag «Mut zu neuen Raumstrukturen» kommen Peter Marti und Andreas Schneider von der Planungsfirma Metron zum Schluss: «Dasselbe wie bei der Strasse gilt auch für das fortschreitende Ausgreifen von S-Bahnen auf das Land. Die Mittel, die in solche Ausbauten investiert werden, wären in den Agglomerationen besser angelegt.»

Damit komme ich zu den Folgerungen für die nächste ZVV-Strategie. Nachdem periphere Gebiete im Kanton stark von Ausbau und Fahrplanverdichtung profitierten, muss unbedingt wieder ein weit grösserer Teil der ÖV-Investitionen in den Siedlungsschwerpunkten um die Stadt Zürich realisiert werden. Agglomerationsgemeinden um die Stadt müssen beim Feinverteiler dieselbe Qualität aufweisen wie angrenzende Stadtzürcher Quartiere mit analoger Baudichte. Der Ausbau von Bus, Tram, S-Bahn muss prioritär hier erfolgen. Weitere Tramlinien müssen konsequent über die Stadtgrenzen hinaus verlängert werden. Die Glattalbahn zeigt, dass es funktioniert. Denn wo das Tram fährt, entsteht Stadt, und das im positiven Sinn. Beruhigend ist natürlich, zu lesen, dass die langfristige ZVV-Angebotsplanung dies ja

auch so vorsieht. Aber vermutlich muss der Zeithorizont verkürzt werden und müssen Gesetze Prioritäten, zum Beispiel in der VBZ-Netzstudie 2025 geändert werden, vor allem was den grenzüberschreitenden Tramverkehr anbelangt.

Zum Schluss: Ein weiterer Ausbau des öffentlichen Verkehrs in stadferne, so genannte ländliche Gebiete soll meines Erachtens eine Anschlussoptimierung sein und daran gekoppelt – und das ist absolut zentral –, dass Gemeinden ihren Siedlungsraum beschränken, ob sie das jetzt allein tun oder allenfalls grenzüberschreitend. Wenn die Raumplanung nicht konsequent umgesetzt wird, muss mit unsanftem Druck von der Erschliessungsseite her nachgeholfen werden. Daran wird sich auch die anstehende vierte Teilergänzung der S-Bahn messen lassen müssen.

In diesem Sinn stimme ich der Strategie des ZVV zu – das macht auch die SP – und ich bitte Sie, dies auch zu tun. Besten Dank.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Ich spreche zu beiden Vorlagen [4531](#) und [4532](#). Sie können beruhigt sein, die FDP stimmt diesen beiden Vorlagen einstimmig zu. Sie stimmt den Grundsätzen über die mittel- und langfristigen Entwicklungen vom Angebot und den Tarifen im ÖV zu. Die Ziele, die hier vorgegeben sind, richten sich auf die Fahrplanjahre 2011 bis 2014. Dabei ist bemerkenswert, dass bei der Mobilitätsentwicklung mit einer Nachfrage von immerhin 20 Prozent zu rechnen ist. Das Angebot des ÖV muss also dort angepasst werden, wo Kapazitätsengpässe auftreten. Dort ist Handlungsbedarf angemeldet. Das heisst, dass die Siedlungsentwicklung die Vorgabe für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs gibt. Die Mobilitätsentwicklung richtet sich aber auch nach den Arbeitsplätzen. Jetzt könnte man sich ja mit Recht fragen, ob wir mit dem ÖV die Siedlungsentwicklung steuern wollen oder nicht. Nun ist der Richtplan eine Vorgabe, und dort erkennt man schnell, wie der Verkehr zu steuern wäre. Dank dem Ausbau des S-Bahn-Netzes hat sich zum Beispiel Rafz rasant als Wohnungsort entwickelt. Die gesamte Agglomeration um die Städte Zürich und Winterthur hat sich, genau wie es im Richtplan festgelegt wurde, auch so entwickelt, eher sogar noch schneller, als erwartet wurde. Fragen kann man sich nun: Was gehört denn eigentlich zu diesen Agglomerationen? Und wollen wir damit mehr Verkehrsaufkommen generieren? Oder besser gefragt: Können wir das künftige Verkehrsaufkommen überhaupt bewältigen? Und mit welchen Mitteln?

Lösen wir diese Aufgabe über den Richtplan oder ist das Steuerungsinstrument der Entwicklungsplan, über den wir jetzt befinden? Wir können meiner Meinung nach nicht Siedlungspolitik mit der Verkehrspolitik betreiben, da wir immer einen Schritt hintennach stehen. Es gilt also Rücksicht auf eine rollende Planung zu nehmen.

Diese Vorlage zeigt nun diese Entwicklung auf. Die Angebotsentwicklung mit dem Bau der Durchmesserlinie muss abgestimmt sein. Zu wünschen ist, dass die Transportkapazitäten vor allem in den Hauptverkehrszeiten mit Doppelstockwagen entlastet werden. Das als eine erste Massnahme. Dass die dritte Etappe der Glatttalbahn im Jahr 2011 auch eine Entlastung bringt und dass die Tramnetzerweiterung Zürich-West auf 2011 fertiggestellt wird, ist erfreulich. Erfreulich ist, dass das Nachtangebot nachfragegerecht ausgebaut werden soll.

Ein wichtiges Kapitel scheint mir auch die Freizeitmobilität. Die Freizeitmobilität wird überdurchschnittlich wachsen. Dies stellt ebenfalls eine grosse Herausforderung an den öffentlichen Verkehr dar. Der ZVV ist sich dessen bewusst und nimmt dies auch als Chance wahr. Die Bevölkerung in unserem Kanton wird stärker wachsen, als wir einmal angenommen haben. Die Verkehrsströme in allen Bereichen werden zunehmen. Ob wir das gut oder schlecht finden: es ist dies eine Tatsache. Diese Entwicklung stellt eine gewaltige Herausforderung an den öffentlichen Verkehr dar. Die hoch ausgelastete Bahnwirtschaft ist der am stärksten begrenzende Faktor für eine ausreichende Kapazitätserweiterung. Deshalb sind eine rechtzeitige Verwirklichung der Durchmesserlinie und die Anpassung der Infrastrukturbauten von höchster Priorität. Dabei sind die qualitativen Aspekte nicht zu vernachlässigen, zum Beispiel Pünktlichkeit und Sauberkeit der Transportmittel oder die Sauberkeit auf den Bahnhöfen oder die Sicherheit der Passagiere.

Ein persönliches Anliegen habe ich: Ich bitte die Verantwortlichen, dafür zu sorgen, dass das Behindertengleichstellungsgesetz schneller umgesetzt werden kann, als die Vorgaben sind.

Bei den Angebotsausbauten 2011 bis 2014 freut es mich, dass der Halbstundentakt im Fernverkehr auf der Strecke Zürich–Bülach–Schaffhausen verwirklicht werden soll. Und im internationalen Verkehr freut es mich genau so, dass ab dem Jahr 2011 ein Zwei-Stunden-Takt Zürich–Paris angestrebt wird. Und so gesehen stimmt es: Bülach ist bald mit Paris verbunden; zwei bedeutende Städte auf den Schienen und nicht auf der Piste.

Dass für die geplanten Massnahmen und Anpassungen zusätzliche Mittel notwendig sind, liegt auf der Hand. Die Kostenunterdeckung wird ab dem Jahr 2010 etwa um 25 Millionen Franken steigen. Das ist nicht alarmierend und wird auch die Gemeinden nicht strapazieren. Der Aufwand wurde ja bereits im KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) und im Budget 2009 festgelegt.

Zusammenfassend stimmen wir dem Grundsatz der mittel- und langfristigen Entwicklung zu und danken für die sorgfältige Planung in einem sicher schwierigen Umfeld.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Die ZVV-Strategie 2011 bis 2014 geht grundsätzlich in die richtige Richtung. Ich beschränke mich auf einen erfreulichsten Teil und einen unerfreulichsten Teil. Den erfreulichsten Teil finden Sie unter dem Titel Orts- und Regionalverkehr bei den Stossrichtungen für Tram und Stadtbahnen. In der Folienpräsentation hiess es noch in knapper Form: «Projektierung des Trams Hardbrücke und Limmattalbahn». Da wünschen wir Regierungsrätin Rita Fuhrer gutes Gelingen.

Der unerfreulichste Teil findet sich unter römisch drei zur langfristigen Angebotsplanung. Das ist ein Abbild der zukünftigen Entwicklung Bahninfrastruktur, bei der wir auch nach der letzten Session des Parlaments in Bern immer noch nicht wissen, wie es mit der Strecke zwischen Effretikon und Winterthur weitergehen wird. In der Weisung steht zu Recht, dass die rechtzeitige Verwirklichung der Durchmesserlinie die Anpassungen im Rahmen der vierten Teilergänzungen der S-Bahn und die Infrastrukturausbauten im Rahmen der ZEB (*Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur*) das Rückgrat für die Sicherung der künftigen Mobilität bilden. Andersherum gesagt: Wird das Rückgrat zu stark belastet, gibt es unerfreuliche Geschichten. Wir kennen das am menschlichen Rückgrat als Hexenschuss. Und die Hexe hat in letzter Zeit einige Male auf dem Netz der S-Bahn eingeschlagen und hat uns gezeigt, wie anfällig das System schon heute ist. Mein üblicher Arbeitsweg beträgt normalerweise 100 Meter; ich bin also in der Regel davon verschont. Ich habe trotzdem mehrfach am Montagmorgen erlebt, dass man im Hauptbahnhof kaum aus dem Zug kommt und der Zug wieder abfährt, bevor alle Passagiere einsteigen konnten. Das System läuft an der oberen Kante der Leistungsfähigkeit. Mit Platzanweisern auf den Perrons ist es nicht getan.

Die Grünen werden die Vorlage unterstützen. Zu meinem Minderheitsantrag werde ich separat sprechen.

Noch einen Hinweis respektive eine Replik auf Peter Anderegg, ich sage es gerne: Als Bewohner der Pampa, sagen Sie mir, welche Geleise in der «Pampa» in der letzten Zeit neu verlegt wurden! Wurden die Schienen nach Rafz neu verlegt? Hatten die vorher keinen S-Bahn-Anschluss? Hatten die vorher kein Geleise? Hatten wir in Steinmaur vorher kein Geleise? Wir bauen aufgrund bewilligter Richtpläne. Dass in diesen in Bahnhofsnähe gebaut wird, das sollten wir eigentlich begrüßen. Aber ich weiss nicht, wann wir das letzte Mal irgendwo in der Pampa draussen ein Geleise verlegt haben. Also wir sind doch nicht im Wilden Westen, wo wir irgendwas erschliessen im Moment; das ist lächerlich!

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich spreche ebenfalls zu beiden Geschäften. Die CVP unterstützt beide Vorlagen.

Eigentlich könnte ich das Votum zu den letzten Grundsätzen wiederholen, auch die Ausführungen zum letzten Rahmenkredit. Und ich dürfte wiederholen, dass der ZVV ausgezeichnet arbeitet, dass er mit jeweils relativ wenigen zusätzlichen Mitteln viel mehr Leistungen erbringt. Eine Erfolgsgeschichte also! Deshalb unterstützen wir auch den Rahmenkredit. Ich möchte aber vier Punkte herausgreifen.

Erstens: Die Nachfrage nach Verkehrsleistungen des ZVV stieg weit über die Erwartungen. Die Nachfrage wird anhalten, analog der Zersiedelung. Es genügt längst nicht mehr, bloss auf Verkehrsbewältigung zu machen. Neuer Verkehr müsste vermieden werden durch eine wirksame Siedlungsentwicklung nach innen.

Zweitens: Die steigende Nachfrage nach Verkehrsleistungen kann durch eigene Zürcher Anstrengungen kaum mehr befriedigt werden, also zum Beispiel auch durch eine vierte Teilergänzung nicht. Leistungsbestimmend sind nämlich immer mehr die knappen Kapazitäten im Bahnnetz, und diese müsste der Bund endlich beseitigen. Schlimm, dass dies nicht im Konjunkturpaket des Bundes Platz fand. Schlimm, ja skandalös, dass der Bund den Vertrag betreffend Durchmesserlinie offenbar noch nicht unterschrieben hat. Ich hoffe, diese stelle nicht bald eine neue finanzpolitische Überraschung für den Kanton dar.

Drittens: Die Verkehrsströme werden immer komplexer. Gefragt wären Tangentialverbindungen. Die Durchmesserlinie stellt diesbezüglich eine Chance dar. Aber andere Tangentialverbindungen können

nur mit dem Bus geschaffen werden, einem Bus, der oft im Verkehr stecken bleibt. Wirksame Busbevorzugungen sind dringend nötig. Es braucht – weit mehr als heute – weiträumige Verkehrssteuerungen auch mit Dosierungsanlagen, also Elektronik vor Beton. Das ist ein Geschäft, das wir in der KEVU behandeln.

Viertens: Der ÖV ist so schwach wie das schwächste Glied der Transportkette. Und dieses liegt immer häufiger bei den Fussgängerströmen in Knoten des öffentlichen Verkehrs. Es ist absurd, überall immer perfektere Sicherheitsmassnahmen, zum Beispiel Brandschutznormen, zu fordern und durchzusetzen, aber dichte Fussgängerströme in Zentren des öffentlichen Verkehrs mit gewaltigen Sicherheitsrisiken ausser Acht zu lassen, ja sogar zuzulassen, dass wegen dieser dichten Fussgängerströme in Bahnhöfen Anschlüsse verpasst werden. Das können Sie bereits in Winterthur studieren. Es sind Schnittstellen zwischen den Gemeinden und den SBB, wo man den Schwarzpeter hin und her schiebt, wenn es um Verbesserungen von Fussgängerströmen geht. Da sollte der Kanton – nicht der ZVV – mehr Druck auf einzelne Gemeinden ausüben, auch auf Winterthur. Das Thema wird in Traktandum 12 aufgegriffen, aber ich gehe davon aus, dass wir nicht so weit kommen. Letztes Mal war der Apéro dann fällig.

Noch zum Minderheitsantrag von Robert Brunner: Es geht um einen zusätzlichen Satz. Für diesen gilt: «Nützt er nüüt, so schadt er nüüt.» Dem Vernehmen nach war er bereits einmal in den Grundsätzen. Er legt den Finger auf Verbesserungen im Busverkehr ausserhalb der Stadt Zürich. Man kann ihm getrost zustimmen.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Ich kann auch zu beiden Vorlagen sprechen. Wir unterstützen selbstverständlich den Rahmenkredit ZVV und wir unterstützen auch die Entwicklung und Zielsetzungen, wie sie im Wesentlichen formuliert sind und vorliegen. Danken möchten wir auch dem ZVV, der wie immer seriöse grundsätzliche Arbeit leistet und der die Interessen des Kantons Zürich auch gegenüber dem Bund und auch gegenüber der Politik und anderen Vereinigungen immer wieder durchzusetzen weiss. Der Mehrbedarf soll abgedeckt werden, Kapazitätsengpässe sollen verhindert und die Kundenzufriedenheit soll beibehalten werden. Diesen Grundsätzen stimmen wir ebenso zu wie dem Grundsatz, dass der Deckungsgrad nicht verändert werden soll.

Bei der S-Bahn stehen die vierte Teilergänzung und die Durchmesserlinie im Vordergrund. Für uns unschön ist, wie der Bund hier den öffentlichen Verkehr und den Kanton Zürich nicht ernst nimmt, wie er uns immer wieder die Vorfinanzierung überlässt. Und in anderen Kantonen – ich denke da zum Beispiel ans Bündnerland – werden immer wieder Projekte – nicht unbedingt im ÖV, aber im Strassenverkehr – finanziert. Ich denke, hier müsste man beim Bund tatsächlich mal vorstellig werden und sich überlegen, wie ernst er eigentlich unsere Anliegen hier im Kanton Zürich nimmt. Bei Trams und Stadtbahnen haben wir bereits eine Realisierung der Glattalbahn zur Kenntnis zu nehmen. Das ist sehr erfreulich. Und auch der Ausbau in der Stadt Zürich, Zürich-West und Hardplatz–Escher-Wyss-Platz, wird vorangetrieben. Die Stossrichtung sind Sicherheit und Sauberkeit, Pünktlichkeit und Anschlussqualität, Lenkung der Fahrgastströme, mobile und persönliche Fahrgastinformationen. Und Erleichterungen des Zugangs zum ZVV-Netz befürworten wir ebenso wie auch den Ausbau bis 2014 für behindertengerechten Zugang. Bei den Bussen glauben wir an das redliche Bemühen des ZVV, diese so einzusetzen, dass optimale Verbindungen, auch Querverbindungen möglich sind. In diesem Sinne können wir hier Zustimmung signalisieren und freuen uns, dass auch der Freizeitverkehr immer wieder ein Diskussionspunkt ist. Wir sind überzeugt, dass der ZVV den auch so mit Angeboten aufmotzen kann, dass es zu einer Entlastung in den Hauptverkehrszeiten kommt.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Die Entwicklung des ZVV ist eine erfreulich erfolgreiche Entwicklung in der Vergangenheit und – mit unserer Zustimmung zu diesen Vorlagen – auch in Zukunft. Die Strategie ist wohl durchdacht. Der ZVV ist ein Erfolgsmodell. Die vorliegende Strategie schafft die Voraussetzungen, damit der ÖV auch in Zukunft die hohen Erwartungen, die zu Recht hohen Erwartungen der Benutzerinnen und Benutzer erfüllen kann. Die Hauptpunkte der Strategie wurden erwähnt. Es wird eine Nachfragesteigerung von 20 Prozent erwartet, und dies in wenigen Jahren. Diese aufzufangen ist nicht einfach.

Nun will der ZVV besonders in der Freizeitmobilität attraktiver, bekannter und besser benutzt werden und so dort, wo neu viel Verkehr anfällt, einen höheren Anteil haben und so die Strassenkilometer reduzieren. Der ZVV tut viel in seiner Macht Stehendes, das Umsteigen attraktiv zu machen. Nur umgestiegen werden muss noch, gerade im Freizeitbereich, wo man eigentlich auch Zeit hätte.

Die Tarifierpassungen, welche vorgeschlagen werden, sind zwar wenig beliebt, sie stehen jedoch in einem engen Zusammenhang mit der Teuerung und den Angebotsausbauten. Die Kostenunterdeckung wird sich teuerungsbereinigt in einem ähnlichen Rahmen bewegen, und der ZVV wünscht für die nächsten zwei Jahre einen Rahmenkredit von knapp 720 Millionen Franken. Das ist zwar eine Steigerung, aber liegt damit unter dem im KEF 2009/2010 ausgewiesenen Wert. Wegen der Mehrbelastung durch den Finanzausgleich und den Ausbau des Angebotes im Dezember steigt der Rahmenkredit. Es gibt aber auch höhere Verkehrserträge, erfreulich starke höhere Verkehrserträge, und so braucht der Kanton nicht viel mehr Geld einzuschliessen. Der ÖV leistet im Kanton immer mehr und er übernimmt mehr als die Hälfte des Mehrverkehrs. Der Modalsplit ist gestiegen und steigt. Dass es nicht mehr ist, liegt nicht nur am ZVV, sondern am weiterhin grosszügigen Ausbau der Infrastruktur für den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) und den fehlenden preislichen Anreizen zum Verzicht aufs Auto.

Dass der ZVV unter Franz Kagerbauer sehr wohl bereit ist, die Anregungen aus der Kommission aufzunehmen, hat er mit den Anpassungen an die Vorlage bewiesen. Die Grundversorgung mit bedienten Verkaufsstellen, welche zu definieren sein wird, wird noch viel zu reden geben. Im letzten Dezember 2008 wurde ja diesbezüglich bereits in der Presse auf den Vertrag SBB–ZVV eingegangen und es wurde aufgezeigt, welche Bahnhöfe sicher bestehen bleiben und welche nur in Absprache mit dem ZVV geschlossen werden können. Wichtig ist mir, hier festzuhalten, dass aus dieser Strategie, die diskutiert werden wird, noch keine Grundversorgung an den Verkaufszahlen vorbei einfach so als teurer Service public hergeleitet werden kann.

Zum Antrag «Busangebot zwischen den Siedlungsschwerpunkten» der Grünen: Hier könnte man eigentlich zustimmen. Aber am Beginn des Abschnittes «Bus» heisst es: «Wo die Nachfrage es erfordert, wird das Angebot angepasst.» Das reicht mir eigentlich, auch wenn mit der neuen Formulierung die Busverbindungen aktiver gefördert, ja gefordert werden, besonders auf Tangentialverbindungen. Nun ist ja aber auch bekannt, dass der ZVV dort, wo eine Nachfrage oder ein grosses Nachfragepotenzial besteht, ohnehin von sich aus tätig wird. Und andere Linien braucht es nicht. Der Antrag hätte unserer Ansicht nach nicht aufrecht erhalten werden müssen, und von dem her ist es eine Frage der Kommissionsarbeit und Ratseffizienz, wirklich nebensächliche Aspekte nicht hier im Plenum nochmals zu bringen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Peter Anderegg hat im Wesentlichen die Grundsätze der mittelfristigen Strategie und die Haltung der SP beleuchtet. Er hat hauptsächlich die zusätzlichen Konflikte hinsichtlich Verkehrsaufkommen, Verkehrsinfrastruktur und Siedlungsdynamik angesprochen. Ich möchte aber in meinem Kurz-Statement vielmehr auf die Punkte, die für uns in der Diskussion der Kommission ziemlich zentral waren, eingehen. Die Kommission war nicht gerade mit Euphorie überhäuft bei dieser Debatte. Es war vielmehr sehr verhalten, weil wir merken, dass langsam das Geld auch in diesem Bereich zwar nicht weg, aber immer knapper wird. Es wird nicht nur knapp für die Kassen des Kantons, es wird auch knapper hinsichtlich der Eidgenossenschaft. Und es ist absolut zentral, dass wir hier beim Signal aus dem Kanton Zürich einstimmig sind, was vielleicht auch die Prozesse der ZEB beschleunigen können.

Nichtsdestotrotz möchte ich auf ein paar Punkte eingehen, die für die SP zentral sind. Einerseits geht es um die ganze Frage des Grundnetzes. Immer mehr sehen wir, dass die Bahnhöfe in der Region nicht mehr betreut werden. Wir nehmen das mit Besorgnis auf und hätten eine Vision, dass es analog zur ZKB (*Zürcher Kantonalbank*) eine Form eines Grundnetzes von Bahnhöfen geben sollte. Dies ist aber noch nicht realisierbar, weil es eine Kompetenzüberschreitung gegenüber den SBB wäre. Ein zweiter Punkt, der für uns zentral ist, ist die ganze Tarifierung. Wir merken, dass es heute immer mehr Tarifänderungen oder Tariferhöhungen gibt, weil einerseits nicht angeglichen wird zwischen SBB und ZVV und weil wir andererseits auch wirklich der Meinung sind, dass die Teuerung ausgeglichen werden soll. Nichtsdestotrotz darf es für den Konsumenten oder die Konsumentin, der oder die ein Ticket kauft, nicht so aussehen, als ob es dauernd immer teurer würde. Es muss so aussehen, dass sie auch wirklich eine zusätzliche Leistung bekommen. Und hier zum dritten Punkt der Fragestellung über die Leistung: Für die schwächeren Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Verkehrsnetzes muss etwas geleistet werden. Hier spreche ich die noch sehr traurige Situation der Anpassung des öffentlichen Verkehrs für Personen mit Mobilitätsbehinderungen an. Leider ist es noch so, dass der Bund die Gelder nicht sprechen kann, keinen Fonds hat und hier der Kanton Zürich noch zum Glück noch vorbildlich Geld aufwirft, damit wir auch diese Personen von der Gesellschaft nicht ausschliessen, damit sie auch mobil bleiben können. Nichtsdestotrotz müssen wir ein wachsames Auge auf diese Punkte

halten. Der Kanton Zürich darf nicht immer einspringen, wo der Bund nicht zahlt. Aber in diesem Fall macht es Sinn.

Wir werden mit Freude den Grundsätzen des ZVV zustimmen und auch den Rahmenkredit genehmigen.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Die bis ins Jahr 2014 prognostizierte Nachfragesteigerung von 20 Prozent wird durch gezielte Angebotsanpassungen abgedeckt. Im Vordergrund steht die schrittweise Inbetriebnahme der Durchmesserlinie in den Jahren 2013 und 2015, ergänzt durch die vierte Teilergänzung der S-Bahn. Dadurch können auf der hoch ausgelasteten Bahninfrastruktur die dringend benötigten zusätzlichen Kapazitäten geschaffen werden. Das Angebot wird auch durch die Inbetriebnahme der dritten Etappe der Glattalbahn, die Tramnetzerweiterung in Zürich West und die Anpassungen des Busnetzes weiter verbessert. Mit diesen nachfragegerechten Ausbauten soll sichergestellt werden, dass der Standort Zürich auch in Zukunft über einen funktionierenden Verkehr verfügt und konkurrenzfähig bleibt, zumindest in Sachen öffentlicher Verkehr.

Als Ausblick ist der Projektierung des Trams Hardbrücke und der Limmattalbahn hohe Aufmerksamkeit zu schenken. Bei der Finanzierung wird darauf geachtet, dass sich die Entwicklung der Kostenunterdeckung und die in den Stossrichtungen beschlossenen Angebotsanpassungen beschränken und mit den finanziellen Mitteln sparsam umgegangen wird. Zur vierten Teilergänzung: Die vierten Teilergänzungen der S-Bahn Zürich bilden das ergänzende Paket zur Durchmesserlinie und stärken das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Die Finanzierung und Realisierung dieser Projekte ist mit hoher Priorität voranzutreiben. Damit kann der öffentliche Verkehr einen wichtigen Beitrag zum Erhalt der Standortqualität des Lebens- und Wirtschaftsraums Zürich leisten. Die Kundenzufriedenheit soll auf hohem Niveau von 77 Punkten gehalten werden. Weil das Netz aufgrund der Zunahme der Fahrgastzahlen und Frequenzen intensiver genutzt wird und die Qualitätsansprüche der Kundinnen und Kunden ständig wachsen, ist dies eine sehr grosse Herausforderung. Deshalb erfordern die zentralen Qualitätsaspekte wie Sicherheit, Sauberkeit, Pünktlichkeit und Anschlusssicherung auch in Zukunft ein hohes Engagement. Flankierend sind auch die weiteren Aspekte wie leichter Zugang zum öffentlichen Verkehr, Fahrgastinformationen vor, während und nach der Reise sowie die Distribution kontinuierlich zu verbessern, und die Be-

hindertengleichstellung und die ökologischen Stärken weiterhin zu fördern. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Ich habe Ruedi Lais missverstanden: Er wünscht noch das Wort. Er hat es.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Ich möchte in keiner Weise das «ius ultimae vocis» von Regierungsrätin Rita Fuhrer hier verletzen. Es geht auch in keiner Art und Weise um eine Kritik an ihren Ausführungen. Es war eine administrative Panne meinerseits.

Ich möchte Ihnen meine Interessenbindung bekannt geben: Ich bin Verwaltungsrat der Verkehrsbetriebe Glatttal. Wir lassen pro Jahr weit über 16 Millionen Mal einen Menschen an einer unserer 300 Haltestellen ein- oder aussteigen. Darunter sind auch 13 bediente Bahnhöfe der SBB. Das Problem der bedienten Haltestellen wurde von Kollega Benno Scherrer angesprochen. Wir sind sehr froh, dass der ZVV Hand geboten hat und die KEVU das auch so verankert hat, dass das Konzept der bedienten Haltestellen in der neuen Strategie besser bearbeitet wird oder zum ersten Mal vom Rat neu bearbeitet wird. Denn nicht wahr, der ÖV genießt ja grosse Unterstützung nicht nur unter jenen Menschen, die von A nach B transportiert werden wollen, was die Hauptdienstleistung des ÖV darstellt, sondern auch von jenen, die die Nebendienstleistung des ÖV in Anspruch nehmen, nämlich eine Ortschaft überhaupt erst erschlossen zu machen. Für den Fall, dass man vielleicht später einmal den ÖV benutzen müsste.

Dazu gehören die bedienten Bahnhöfe. Dort, wo sich der ÖV oder andere Teile des Service public zurückziehen, verliert der ganze Ort an Attraktivität. Die Bevölkerung vieler Gemeinden, nicht zuletzt auch in jenem Bezirk, den ich vertrete, erlebt dies in aller Schärfe in Bezug auf Poststellen, Lebensmittelläden, Gemeindeschalter und eben auch Bahnhöfen. Es fällt den SBB und dem ZVV leicht, kommerziell überzeugend zu argumentieren, warum das nötig ist. Das entsprechende Kapitel in der Strategie heisst ja auch Distribution und nicht zwischenmenschliche Kontakte vor Ort. Die Distribution setzt auf Internet und Automaten. Aber vergessen wir trotz unserer äusserst erfolgreichen Marke ZVV nicht: Wir leben immer noch im Kanton Zürich und nicht im www.zh.ch. Wir sprechen gerne mit Menschen und zweifeln oft an Automaten. Wenn die Dienste, die die Einwohnerinnen und Einwohner mit ihren Steuergeldern bezahlen, völlig unsicht-

bar werden, nur in der virtuellen Welt oder sonstwie schwierig benutzbar sind, leidet das Verhältnis zwischen Bürger und Staat. Bahnhöfe sind nicht nur Distributionspunkte, sondern wichtige Zentren, an denen sich der Service public, also der Staat, auch durch persönliche Dienstleistungen als nützlich erweist. Schon oft haben Einwohner bei uns Kantonsrätinnen und Kantonsräten Hilfe gesucht, wenn ihr Bahnhof von der Schliessung bedroht war. Wir konnten selten helfen. Es fehlte auch für uns an Transparenz und klaren politischen Vorgaben. Ich bin deshalb den Kollegen Matthias Hauser und Hans Meier dankbar, dass sie sich für den in ihrer Region gelegenen Bahnhof Rafz mit einer Anfrage (331/2008) eingesetzt haben. Die Antwort des ZVV mit der von Kollega Benno Scherrer zitierten Karte hat Transparenz hergestellt. Erfreulich ist deshalb, dass die KEVU diesen Antrag aufgenommen hat. Wir wollen in der Lage sein, in Zukunft selber politisch zu entscheiden, welche Lösungen für ein Netz an bedienten Bahnhöfen bestehen, wie viel uns diese persönliche Dienstleistung wert ist und wer für die Kosten aufkommt.

Die ZVV-Strategie ist der richtige Ort dafür und deshalb unterstützen wir sie mit dieser Änderung. Vielen Dank.

Eintreten

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

Detailberatung

Titel und Ingress

I. öffentlicher Orts- und Regionalverkehr

1. Ziele

2. Stossrichtungen

Verkehrsangebot und Infrastruktur

lit a) und b)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

c)

Minderheitsantrag Robert Brunner, Peter Anderegg, Ruedi Lais (in Vertretung von Priska Seiler Graf), Sabine Ziegler:

c) Bus

Wo es die Nachfrage erfordert, wird das Angebot angepasst. Im engeren Agglomerationsgürtel der Stadt Zürich wird es schrittweise auf ein städtisches Niveau angehoben. Die Aufwertung nachfragestarker Buslinien wird konsequent vorangetrieben (behinderungsfreie Fahrt, Eigentrassierung, dichter Takt). In Ergänzung zu den 4. Teilergänzungen der S-Bahn werden die regionalen Buskonzepte angepasst. Das Busangebot zwischen Siedlungsschwerpunkten ist zu verdichten.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Der Minderheitsantrag umfasst einen kleinen Satz unter 2.c): «Das Busangebot zwischen Siedlungsschwerpunkten ist zu verdichten.» Ich denke, wir können dem zustimmen ohne grosses Lamento.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Die KEVU hat die Strategie nicht verändert. Sie hat sie einfach in einzelnen Punkten ausgedeutet. Willy Germann hat Recht: «Nützts nüüt, so schadts nüüt.» Dieser Antrag ist aus der bestehenden Strategie, die wir vor zwei Jahren festgelegt haben. Mit diesem Antrag möchte ich einfach das Augenmerk auf den Busverkehr richten. Der Busverkehr hat Potenzial und Chancen und hat eine hohe Bedeutung im öffentlichen Verkehr, Ruedi Lais hat das ja ausgeführt, weshalb ein Antrag dazu alleweil berechtigt ist. Es geht hier nicht um den Ortsbus in Gibswil, sondern es geht um Buslinien zwischen Siedlungsschwerpunkten. Und wenn Sie sehen, wie der ZVV an der Oberkante läuft, dann sehe ich eigentlich nur noch im Busverkehr Möglichkeiten für kurzfristige Entlastungen. Es geht hier nur um eine Ausdeutung und eine kleine Geschichte. Ich bitte Sie, das zu unterstützen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 78 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag von Robert Brunner zuzustimmen.

Qualitative Aspekte

Tarif

6386

Distribution

Werbung/Promotion

Ökologie

Wirtschaftlichkeit

Behindertengleichstellung

II. Nationaler und internationaler Verkehr

Angebotsausbauten 2011 bis 2014

Infrastruktur, Erste Umsetzungsetappe der künftigen Entwicklung

Bahninfrastruktur (ZEB)

Internationaler Verkehr

III., IV., V. und VI.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 158 : 0 Stimmen (bei 1 Enthaltung), der Vorlage 4531a zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Bewilligung eines Rahmenkredits des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2009/2010

Antrag des Regierungsrates vom 9. Juli 2008 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 11. November 2008 [4532](#)

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Wir haben heute den Rahmenkredit für den Zürcher Verkehrsverbund für die Fahrplanperiode 2009 und 2010 zu genehmigen, auf dass die S-Bahnen, Busse, Trams und Schiffe in unserem Kanton weiterhin erfolgreich verkehren und unsere Bevölkerung sicher und zuverlässig an ihren Arbeitsplatz oder ans Ferienziel bringen. Die KEVU stimmt dem Rahmenkredit ohne irgendeinen Kommentar einstimmig zu. Es handelt sich schlicht und einfach um eine der wichtigsten Institutionen in unserer Volkswirtschaft. Die Höhe des Rahmenkredites wird von der Kommission für angemessen gehalten. Damit ist schon alles gesagt.

So beantrage ich Ihnen schlicht und einfach, den Rahmenkredit für die Fahrplanperiode 2009 und 2010 zu genehmigen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Noch selten wurde über Finanzfragen so wenig in der Kommission diskutiert. Vielleicht liegt es daran, dass wir, der Kantonsrat, die Besteller der Dienstleistung sind und nun die fällige Rechnung noch begleichen müssen. Oder eventuell liegt es daran, dass die Fahrplanperiode bereits am 14. Dezember 2008 begonnen hat.

In schwierigen Zeiten – die dunklen Wolken der Finanz- und Wirtschaftskrise zeigen sich bereits über dem Üetliberg – wird dies der letzte schlanke Rahmenkredit des ZVV sein. Der Gürtel muss enger geschnallt werden. Auch beim ÖV müssen in Zukunft Wünsche und Begehrlichkeiten auf der Strecke bleiben. Unter diesem Vorzeichen

bitte ich Sie, dem vorliegenden Rahmenkredit zuzustimmen und die SVP-Fraktion wird es ebenfalls tun.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Die SP begrüsst, dass es trotz starker Aufwandsteigerung durch die NFA (*Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen*) und das Mehrangebot der Kostendeckungsgrad nach wie vor bei rund 60 Prozent liegt. Damit wird die Angebotsausweitung weit gehend durch den Mehrertrag gedeckt und bestätigt die sorgfältige Budgetierung des ZVV. Wir sind uns auch bewusst, dass dies periodische Tarifierungen bedingt. Solange sie moderat sind, ist dagegen auch nichts einzuwenden. Unschön ist dabei, dass die Fahrgäste die alternierend vorgenommenen Tarifierungen von ZVV und SBB einfach als eine jährliche Fahrpreiserhöhung wahrnehmen. So wie es aussieht, wollen die SBB ja offenbar aus wirtschaftlichen Gründen dieses Jahr keine Preisanpassungen vornehmen. Wir werden das ja sehen. Aber ich denke, der ZVV sollte auch hier an der Kommunikation feilen, zusammen mit den SBB.

Gestatten Sie mir bei dieser Gelegenheit ein paar Worte zum Thema «Die Schweizer sind ein Volk von Schwarzfahrern», wie es die NZZ anfangs Februar 2009 in einem Beitrag nannte. Seit drei Jahren werden Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis, wie ich das lieber nenne, registriert und mit steigenden Zuschlägen sanktioniert, unabhängig davon, ob sie kein Billett, ein falsches Billett haben oder einfach in der falschen S-Bahn sitzen. Die Begründung scheint einleuchtend: Den Transportunternehmen entgehen Millionen von Fahrennahmen. Aber relativ gesehen, gesehen am Gesamtumsatz beim öffentlichen Verkehr, sind das einige Promille. Verstehen Sie mich nicht falsch, auch das ist Geld und ich ärgere mich als GA-Besitzer (*Generalabonnement*) ebenso über echte Schwarzfahrer. Aber ich frage mich einfach, ob eine offene Gesellschaft nicht mehr Augenmass bräuchte – mit weniger Registrierung und Bussen, dafür mit mehr Dienstleistungen.

In diesem Sinn stimmt auch die SP dem Rahmenkredit 2009/2010 zu. Besten Dank.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Nur ganz kurz. Lieber Lorenz Habicher, wir haben uns darum nicht zu Wort gemeldet, respektive darum nicht gross diskutiert, weil Ihre Regierungsrätin (*Rita Fuhrer*)

und das ganze Team des ZVV eine gute Arbeit leistet, die es uns wert ist. Danke.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Der öffentliche Verkehr hat sich erfreulich entwickelt. Die Nachfrage weist immer noch verhältnismässig hohe Zuwachsraten auf. Wir gehen davon aus, dass der Trend auch in den nächsten Jahren noch anhalten wird. Und der Einfluss der aktuellen Wirtschaftslage ist schwierig abzuschätzen. Im Rahmenkredit wird von einem Wachstum des Verkehrsertrages innerhalb von zwei Jahren von 10 Prozent gerechnet, wovon aber 3 Prozent durch die auf dem Fahrplanwechsel 2008 erfolgte Tarifierung entfallen. Mit dem Rahmenkredit 2009/2010 von 718,5 Millionen Franken werden 43,6 Millionen Franken mehr beantragt als im Rahmenkredit 2007/2008. Vom Anstieg sind 27 Millionen Franken auf den neuen Bundesfinanzausgleich, die NFA, zurückzuführen. Im Rahmenkredit 2009/2010 wirkt sich die Mehrbelastung aus den Beitragskürzungen des Bundes erstmals für zwei Rahmenkreditjahre aus. Überdurchschnittlich nehmen auch die Abschreibungen und Zinsen für Rollmaterial zu, einerseits infolge von neuem Rollmaterial, das dringend notwendig ist, andererseits aufgrund eines Sonderfaktors in Form eines Investitionsbeitrags 2010 von 10 Millionen Franken im Zusammenhang mit dem Behindertengesetz und der Beschaffung von Niederflurdoppelstockzwischenwagen.

Mit dem Fahrplan 2009 wurde im Einklang mit der Strategie 2009 bis 2012 das Angebot ausgebaut. Die Nettokosten der Ausbauten, das heisst die Kosten unter Berücksichtigung der Erträge aus diesen Angeboten, betragen rund 19 Millionen Franken pro Jahr. Ein wichtiger Angebotsschritt war zum Beispiel die Inbetriebnahme der zweiten Etappe der Glattalbahn. Insgesamt dürfte sich der öffentliche Verkehr weiter positiv entwickeln. Finanziell zeigt sich dies auch daran, dass im letztjährigen KEF noch mit deutlich höheren Kostenunterdeckungen für 2009 und 2010 gerechnet worden ist.

Besten Dank für Ihre positiven Äusserungen zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Eintreten

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

6390

Detailberatung

Titel und Ingress

I., II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 148 : 0 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), den Rahmenkredit gemäss Antrag des Regierungsrates und der Kommission zu bewilligen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Besoldung des Personals in privaten Kinder-, Jugend- und Sonderschulheimen mit staatlichem Auftrag nach kantonalem Personalrecht**
Motion Ornella Ferro (Grüne, Uster)
- **Realisierung Umfahrung Eglisau**
Motion Werner Scherrer (FDP, Bülach)
- **Projektierungs- und Vorbereitungsarbeiten für den Autobahn-zusammenschluss Bülach–Glattfelden**
Motion Othmar Kern (SVP, Bülach)
- **Schaffung von Lehrstellen für Fachangestellte Gesundheit (Fa-Ge)**
Dringliches Postulat Susanna Rusca (SP, Zürich)

- **Gebäudesanierungsprogramm 2009 des Kantons**
Dringliches Postulat *Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt)*
- **Jugendarbeitslosigkeit: Droht erneut die Leere nach der Lehre?**
Interpellation *Ralf Margreiter (Grüne, Oberrieden)*
- **Lehrstellenangebot Fachangestellte Gesundheit**
Dringliche Anfrage *Ralf Margreiter (Grüne, Oberrieden)*
- **Anschluss an den Arbeitsmarkt nach der Lehre**
Anfrage *Susanna Rusca (SP, Zürich)*
- **Kneifen beim interkantonalen Kulturlastenausgleich**
Anfrage *Yves de Mestral (SP, Zürich)*
- **Publikation der Zürcher Mindestlöhne**
Anfrage *Hedi Strahm (SP, Winterthur)*
- **Jahrzehnte altes Anliegen einer zusätzlichen Ferienwoche**
Anfrage *Peter Reinhard (EVP, Kloten)*
- **Szenario bei Niedergang der UBS**
Anfrage *Jürg Trachsel (SVP, Richterswil)*
- **Entwicklung im ZFI**
Anfrage *Martin Arnold (SVP, Oberrieden)*

Schluss der Sitzung: 17.05 Uhr

Zürich, den 23. Februar 2009

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 9. März 2009.