


107. Sitzung, Montag, 21. April 1997, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Esther Holm (Grüne, Horgen)*
Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Zuweisung von neuen Vorlagen Seite 7595
- Geschäftsberichte 1996 Seite 7595
- Wahl von Spezialkommissionen Seite 7595
- Antworten auf Anfragen
 - *Finanzierung politischer Aktivitäten durch juristische Personen*
KR-Nr. 28/1997 Seite 7591
- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Erklärung der EVP-Fraktion zur Gewalt in Zürich.* Seite 7644
 - *Erklärung der SVP-Fraktion zur Gewalt in Zürich...* Seite 7645
 - *Erklärung der SP-Fraktion zur Gewalt in Zürich.....* Seite 7646
 - *Erklärung der LdU-Fraktion zur Gewalt in Zürich ..* Seite 7647
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage* Seite 7596

 2. **Erwahrung der Ergebnisse der Volksabstimmung vom 2. März 1997**

 (Antrag des Büros des Kantonsrates vom 13. März 1997)
 KR-Nr. 70/1997..... Seite 7596

 3. **Drohende Millionenverluste des Kantons Zürich infolge Senkung, Nichterhöhung, Verschiebung oder Nichteinführung diverser Gebühren am Flughafen Zürich**

(Dringliche Interpellation Peter Försch (Grüne, Zürich) und Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang) vom 17. März 1997)

(schriftlich begründet)

KR-Nr. 92/1997, RRB-Nr. 798/9.4.1997 Seite 7598

4. **Beschluss des Kantonsrates betreffend Neubau einer Toilettenentleerungsstation auf dem Flughafen Zürich**
(Antrag des Regierungsrates vom 19. Juni 1996 und geänderter Antrag der Kommission vom 28. Januar 1997) 3509 a .. Seite 7632
5. **Beschluss des Kantonsrates über die Aufhebung der parlamentarischen Immunität der Mitglieder des Büros und des Beschwerde- und Petitionsausschusses des Büros des Kantonsrates**
(Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 14. März 1997)
KR-Nr. 98/1997 Seite 7637
6. **Beschluss des Kantonsrates über die Aufhebung der parlamentarischen Immunität der Mitglieder des Büros des Kantonsrates**
(Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 4. April 1997)
KR-Nr. 111/1997 Seite 7640
7. **Änderung der Kantonsverfassung (Einführung des Stimm- und Wahlrechts für Auslandschweizerinnen und Auslandschweizer)**
(Einzelinitiative Max Höpli, Zürich, vom 28. Oktober 1996)
KR-Nr. 367/1996 Seite 7642
8. **Spielautomaten im Kanton Zürich (Änderung Von § 4 des Unterhaltungsgewerbegesetzes)**
Einzelinitiative Martin Müller, Zürich, vom 14. November 1996
KR-Nr. 339/1996 Seite 7648
9. **Reduktion der Zahl der Mitglieder des Kantonsrates (Halbierungs-Initiative)**
Einzelinitiative Markus Grass, Zürich, vom 26. November 1996
KR-Nr. 358/1996 Seite 7653
10. **Beförderliche Behandlung von Sozialhilfeanträgen**
Einzelinitiative Roland Tschäppeler, Zürich, vom 26. November 1996
KR-Nr. 359/1996 Seite 7654
11. **Einführung eines Pflegecheck-Systems für mittel- oder schwerpflegebedürftige Betagte**
Einzelinitiative Dr. Alfred Weidmann, Uhwiesen, vom 28. November 1996
KR-Nr. 360/1996 Seite 7654

12. Anlagepolitik der kantonalen Pensionskasse zur Erhaltung von Arbeitsplätzen

Einzelinitiative Jörg Stüdeli, Küssnacht, vom 16. Dezember 1996
KR-Nr. 378/1996..... Seite 7661

13. Anlage von Risikokapital durch die kantonale Pensionskasse zur Förderung von Klein- und Mittelunternehmen

Einzelinitiative Jörg Stüdeli, Küssnacht, vom 16. Dezember 1996
KR-Nr. 379/1996..... Seite 7662

14. Gesetzliche Schaffung einer ausserparlamentarischen Untersuchungskommission zur Untersuchung der Aktivitäten von destruktiven Kulturen

Einzelinitiative Roland Tschäppeler, Zürich, vom 6. Januar 1997
KR-Nr. 13/1997..... Seite 7666

Verschiedenes

- Neu eingereichte Parlamentarische Vorstösse Seite 7668

Geschäftsordnung

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

Ratspräsidentin Esther Holm: Unter Traktandum Nr. 5 und Nr. 6 wird das ganze Büro und der Beschwerde- und Petitionsausschusses in den Ausstand treten. Der Alterspräsident wird freundlicherweise die Leitung übernehmen.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Finanzierung politischer Aktivitäten durch juristische Personen (KR-Nr. 28/1997)

Franz Cahannes (SP, Zürich) und Josef Vogel (SP, Zürich) haben am 27. Januar 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Die Medienberichterstattung in der Affäre Holzreuter wirft die Frage auf, inwieweit die Emil Frey AG politische und para-politische Aktivitäten der SVP finanziert. Im Vordergrund stehen derzeit Zuwendungen an Anwälte, die der SVP nahestehen. Dank dem Schutz durch das Anwaltsgeheimnis sind derartige Transaktionen offenbar besonders gut geeignet, politische Geldflüsse zu verschleiern. Im weiteren befindet sich das Parteisekretariat der SVP Stadt Zürich im gleichen Gebäude

wie die Emil Frey AG und ein Vergleich der Telefonnummern lässt den Schluss zu, dass die Anschlüsse der SVP und der Emil Frey AG über die gleiche Zentrale laufen. Es besteht somit auch eine gewisse Unsicherheit darüber, wie weit die Emil Frey AG noch weitere Sekretariatskosten der SVP (Miete, Telefon- und Telefaxkosten u.a.m.) direkt oder indirekt übernimmt.

Aber auch die exorbitant hohen Insertionskosten in rechtsstehenden Publikationen, im Falle der Emil Frey AG z.B. die Zeitschrift «Pro», geben zu Fragestellungen Anlass. Abklärungen scheinen um so dringender, als die Emil Frey AG in den Jahren 1995 und 1996 gemäss Steuerauskunft jeweils einen Ertrag von null Franken deklariert hat.

Gemäss geltendem Zürcher Steuerrecht sind jedoch nur natürliche Personen im Rahmen von §25k Steuergesetz befugt, Zuwendungen an politische Parteien steuerlich abzusetzen. Juristische Personen dürfen grundsätzlich nichts steuerlich absetzen (§45 StG). Eine Ausnahme besteht mit §46 StG, wonach Firmen bis zu 20% ihres Ertrags steuerbefreit gemeinnützigen Organisationen zuwenden dürfen. Politische Parteien fallen gemäss geltendem Recht ausdrücklich nicht darunter.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Trifft es zu, dass juristische Personen grundsätzlich Zuwendungen an politische Parteien nicht vom steuerbaren Ertrag absetzen dürfen, und wie wird dieser Grundsatz von den Steuerbehörden durchgesetzt?
2. Wie kommt es, dass allenfalls Ausgaben einer Auto-Importfirma für – nicht von ihr selber als juristischer Person geführte – Prozesse und Beschwerden gegen Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Tempo 30, Blaue Zonen usw. als «geschäftsmässig begründeter Aufwand» akzeptiert werden?
3. Wie gedenkt der Regierungsrat sicherzustellen, dass Firmen, deren politisches «Engagement» bekannt ist – und in der SVP gibt es bekannte Mitglieder, die gleichzeitig potenten Firmen vorstehen –, keine Beiträge für politische Zwecke steuerwirksam absetzen können? Ist der Regierungsrat bereit, dieses Umfeld einer besonderen Prüfung zu unterziehen und im Falle von begründetem Verdacht ein Nach- sowie allenfalls ein Strafsteuerverfahren einzuleiten?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Direktion der Finanzen wie folgt:

1. a) Gemäss ständiger Einschätzungspraxis des kantonalen Steueramtes gehören Zuwendungen an politische Parteien nicht zu den ge-

schäftsmässig begründeten Aufwendungen eines Unternehmens; und sie werden daher weder bei Personenunternehmen noch bei juristischen Personen zum Abzug zugelassen. Eine andere Beurteilung ist nur dann angezeigt, wenn die fraglichen Aufwendungen getätigt werden, um einer politischen Aktion entgegenzutreten, die sich unmittelbar gegen das Unternehmen richtet. Solche Aufwendungen werden ausnahmsweise dem geschäftsmässig begründeten Aufwand zugerechnet. In diesem Sinn hat sich im Jahr 1985 auch der Regierungsrat, in Beantwortung einer Anfrage aus dem Kantonsrat, wie folgt geäußert:

«Anders ist lediglich zu entscheiden, wenn sich eine politische Aktion unmittelbar gegen das Geschäftsunternehmen der steuerpflichtigen natürlichen Person oder der steuerpflichtigen Aktiengesellschaft richtet und dieses einem Angriff ausgesetzt ist, den es abzuwehren gilt. In diesen eher seltenen Fällen besteht ein gewisser Spielraum des Ermessens; nach Würdigung aller konkreten Umstände ist im Einzelfall abzuwägen, ob und inwieweit die getätigten Aufwendungen unmittelbar geschäftsnotwendige Unkosten darstellen. Es ist Sache des steuerpflichtigen Unternehmens, die besonderen Verhältnisse und den betriebsnotwendigen Charakter der Kosten nachzuweisen. Die Frage der geschäftsmässigen Begründetheit von Kosten beurteilt sich aus der konkreten Situation des die Zuwendung leistenden Unternehmens und kann deshalb nicht für einzelne politische und wirtschaftliche Organisationen, welche Beiträge erhalten, allgemein beantwortet werden...»

b) Inzwischen ist die Steuer-Rekurskommission I in einem neuesten Entscheid vom 26. September 1996 einen Schritt weitergegangen. Danach sind Aufwendungen für politische Zwecke auch unter dem Aspekt des sogenannten Sponsoring zu prüfen. Die wesentlichen Erwägungen der Rekurskommission können wie folgt zusammengefasst werden:

- Ausgangspunkt bildet zunächst ein Urteil des Bundesgerichts vom 28. April 1989, worin dieses für die direkte Bundessteuer zu entscheiden hatte, ob Aufwendungen eines Unternehmens für kulturelle und soziale Zwecke gewinnmindernd zu berücksichtigen seien. Das Bundesgericht habe, so die Rekurskommission, entschieden, dass solche Aufwendungen in der Regel Werbecharakter hätten. Es habe unter anderem erwogen, auch wenn solche Aufwendungen nur indirekt einen höheren Umsatz oder besseren Reingewinn bezweckten, so zielten sie immerhin darauf ab, die wirtschaftliche Position der Firma zu festigen.

- Als Sponsoring werde, so hielt die Rekurskommission weiter fest, eine finanzielle Zuwendung an einen Dritten in einem bestimmten Bereich (Sport, Kultur, Politik) verstanden, mit welcher der Geldgeber einen unmittelbaren kommerziellen Nutzen anstrebe. Die in diesem Rahmen publik gemachten Aktivitäten des Dritten stünden dabei in der Regel nicht direkt mit der wirtschaftlichen Zielsetzung des Geldgebers in Verbindung; vielmehr diene das Sponsoring der Profilierung des Unternehmens in der Öffentlichkeit.
- Zwar dominiere das Sport-Sponsoring. In jüngerer Zeit seien jedoch auch das Kultur- und das Polit-Sponsoring aufgekommen. Letzteres umfasse neben der Unterstützung von politischen Parteien auch Zuwendungen für politische Aktionen. Gleich wie das Sport- oder Kultur-Sponsoring ziele auch das Polit-Sponsoring darauf ab, die wirtschaftliche Position des Unternehmens zu verbessern. Es liege daher nahe, die entsprechenden Aufwendungen gleich wie diejenigen der beiden erstgenannten Bereiche als geschäftsmässig begründet zum Abzug zuzulassen.
- Voraussetzung für die gewinnmindernde Berücksichtigung sei indessen, dass das Unternehmen darlegen könne, inwiefern die Förderung der politischen Zielsetzung mittelbar oder unmittelbar in seinem geschäftlichen Interesse liege. Das Polit-Sponsoring müsse mit andern Worten dem Zweck des Unternehmens entsprechen und z.B. bei Betrieben des Detailhandels auf die anvisierten Ziele auf dem Absatzmarkt ausgerichtet sein. Dabei genüge es, dass die eingesetzten Mittel auch nur indirekt die Erarbeitung eines höheren Umsatzes oder besseren Reinertrags objektiv zu bezwecken vermögen.
- Einer Zuwendung für politische Zwecke sei jedoch der Charakter einer abzugsfähigen Betriebsausgabe zu versagen, wenn sie weder mittelbar noch unmittelbar in Zusammenhang mit der geschäftlichen Tätigkeit stehe. Abzustellen sei in jedem Einzelfall auf den Inhalt, die Aufmachung und die Sachlichkeit der geltend gemachten politischen Postulate. Die unterstützten politischen Aktivitäten müssten sich zudem nach aussen bekannt machen lassen und die Öffentlichkeit müsse das Engagement mit dem Unternehmen in Verbindung bringen können.

Das kantonale Steueramt hat diesen Entscheid der Rekurskommission mit Beschwerde an das Verwaltungsgericht weitergezogen. Noch ist offen, wie dieses entscheiden wird. Vom Ausgang dieses Beschwerde-

verfahrens wird es abhängen, ob die strengere Einschätzungspraxis des kantonalen Steueramtes, wie dargestellt, unverändert weitergeführt werden kann. Es liegt auf der Hand, dass sich schwerwiegende Abgrenzungsprobleme ergeben würden, wenn sich die Auffassung der Rekurskommission durchsetzen sollte.

2. Nach § 82 Steuergesetz sind die Steuerbehörden verpflichtet, über die zu ihrer Kenntnis gelangten Verhältnisse der Steuerpflichtigen sowie über die Verhandlungen in den Behörden Stillschweigen zu bewahren und Dritten keine Einsicht in Steuerakten zu gewähren. Die Verletzung des Amtsgeheimnisses wird nach den Bestimmungen des Schweizerischen Strafgesetzbuches bestraft. Schon aus Gründen des Steuergeheimnisses ist es daher nicht möglich, auf die Fragen 2 und 3 näher einzugehen. Es muss bei der allgemeinen Feststellung sein Bewenden haben, dass es auch hier zur selbstverständlichen Aufgabe des kantonalen Steueramtes gehört, im Rahmen des Möglichen die notwendigen Vorkehren zu treffen, um eine rechtsgleiche Behandlung der Steuerpflichtigen zu gewährleisten.

Zuweisung von neuen Vorlagen

- Vorlage 3573, Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat über die Durchführung und den Verwirklichungsstand der Raumplanung sowie die Leitbilduntersuchungen
Zuweisung an die Raumplanungskommission

Geschäftsberichte 1996

Ratspräsidentin Esther Holm: Sie haben in letzter Zeit die Geschäftsberichte der verschiedenen Direktionen erhalten. Im Namen des GPK-Präsidenten fordere ich Sie dazu auf, Fragen oder Unklarheiten so schnell wie möglich an Ihre Mitglieder der GPK-Kommission weiterzuleiten, damit diese aktiv werden können.

Wahl von Spezialkommissionen

Das Büro hat in seiner Sitzung vom 17. April 1997 zu Mitgliedern folgender Kommissionen gewählt:

Vorlage 3572 Postulat KR-Nr. 300/1992 betreffend Jugendanwaltschaft/Aufbewahrung von Akten

1. Dähler Thomas (FDP Zürich), Präsident
 2. Aeschbacher Rudolf, Dr., (EVP, Zürich)
 3. Attenhofer Hartmuth (SP, Zürich)
 4. Baggenstoss Toni (Grüne, Erlenbach)
 5. Dürr Lucius (CVP, Zürich)
 6. Frey-Wettstein Franziska (FDP, Zürich)
 7. Gut Ulrich E., Dr., (FDP, Küsnacht)
 8. Hollenstein Erich (LdU, Zürich)
 9. Jaun Dorothee (SP, Fällanden)
 10. Krebs Kurt (SVP, Zürich)
 11. Leuthold Theo (SVP, Volketswil)
 12. Marti Peter (SVP, Winterthur)
 13. Rusca Speck Susanna (SP, Zürich)
 14. Speerli Stöckli Madeleine (SP, Horgen)
 15. Thalman-Meyer Regula (FDP, Uster)
- Sekretärin: Heusi Marianne, Birkenweg 2, 8492 Wila

Protokollauflage

- Protokoll der 101. Sitzung vom Montag, 10. März 1997, 8.15 Uhr,
- Protokoll der 102. Sitzung vom Montag, 17. März 1997, 8.15 Uhr;
- Protokoll der 103. Sitzung vom Montag, 24. März 1997, 8.15 Uhr;

Ratspräsidentin Esther Holm: Diese Protokolle liegen im Sekretariat des Rathauses zur Einsichtnahme auf. Ich bitte Sie, besonders das Protokoll der 103. Sitzung genau anzusehen, da die Tonbandanlage ausgefallen ist und ein wenig improvisiert wurde bei der Protokollierung.

2. Erhaltung der Ergebnisse der Volksabstimmung vom 2. März 1997 (Antrag des Büros des Kantonsrates vom 13. März 1997)

KR-Nr. 70/1997

Ernst Schibli (SVP, Otelfingen) referiert im Namen des Büros des Kantonsrates: Das Büro des Kantonsrates hat an seiner Sitzung vom 13. März 1997 die Ergebnisse der Volksabstimmung vom 2. März 1997 stichprobenweise überprüft. Die Zusammenstellung der Staatskanzlei ist richtig. Fehler wurden keine festgestellt. Wir möchten an dieser Stelle der Staatskanzlei für die immer gute Arbeit bestens danken. Das Büro des Kantonsrates beantragt dem Kantonsrat, die Ergebnisse der Volksabstimmung vom 2. März 1997 zu erwahren.

Ratspräsidentin Esther Holm: Ich stelle fest, dass kein anderer Antrag gestellt wird und somit dem folgenden Antrag des Büros zugestimmt wird:

Der Kantonsrat beschliesst, nach Einsichtnahme in den am 21. März 1997 im Amtsblatt, Textteil, Seite 308 ff, veröffentlichten Beschluss des Büros des Kantonsrates vom 13. März 1997 über die Ergebnisse der kantonalen Volksabstimmung vom 2. März 1997 und nach Vormerknahme, dass keine Einsprache eingereicht worden ist:

- I. Folgende Referendumsvorlagen werden als vom Volk angenommen erklärt:
 - Strafprozessordnung (Änderung)
 - Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Kredites für den Bau einer kombinierten Gas- und Dampfturbinenanlage (Kombianlage) im Heizkraftwerk Aubrugg
- II. Mitteilung an den Regierungsrat

Die Ergebnisse der kantonalen Volksabstimmung vom 2. März 1997 lauten wie folgt:

Zahl der Stimmberechtigten	762 897
Eingegangene Stimmzettel 1	203 565
Eingegangene Stimmzettel 2	203 411

1. **Strafprozessordnung (Änderung)**

Annehmende Stimmen	155'771
Verwerfende Stimmen	39'187
Ungültige Stimmen	2 684
Leere Stimmen	5 923

2. **Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Kredites für den Bau einer kombinierten Gas- und Dampfturbinenanlage (Kombianlage) im Heizkraftwerk Aubrugg**

Annehmende Stimmen	144'286
Verwerfende Stimmen	48'678
Ungültige Stimmen	2 606
Leere Stimmen	7 841

Das Geschäft ist erledigt.

3. **Drohende Millionenverluste des Kantons Zürich infolge Senkung, Nichterhöhung, Verschiebung oder Nichteinführung diverser Gebühren am Flughafen Zürich**

Dringliche Interpellation Peter Förtsch (Grüne, Zürich) und Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang) vom 17. März 1997 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 92//1997, RRB-Nr. 798/9.4.1997

Ratspräsidentin Esther Holm: Der Regierungsrat hat uns am 9. April 1997 die Antwort geschickt, heute erfolgt die Beratung im Rat. Peter Förtsch ist abwesend.

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Ende Februar war der Presse zu entnehmen, dass der Kanton Zürich die Gebühren auf dem Flughafen Zürich auf Anfrage der Swissair senken werde. Der Kanton Zürich und der Flughafen haben diese Pressemeldung bis heute nicht dementiert.

Andererseits basiert die Refinanzierung der 5. Ausbautetappe auf Mehreinnahmen durch Volumensteigerung (mehr Passagiere, mehr Flugbewegungen) und durch höhere Benutzungsgebühren.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Regierungsrat:

1. Wie weit fortgeschritten sind diese Verhandlungen bezüglich der Gebühren auf dem Flughafen Zürich? Welche Resultate wurden erzielt? Ist es richtig, dass die Passagiergebühren um 10 bis 20% gesenkt werden sollen?
2. Gemäss Rechnung 1995 der Flughafendirektion sind 201 Millionen Franken Benützungsgebühren aus dem Flugverkehr. Welche Gebühren werden darin aufgerechnet? Wie hoch sind die einzelnen Anteile? 43 % (= 86,4 Millionen Franken) dieser 201 Millionen Franken Gebühren sind gemäss Presse Passagier- und Landegebühren. Der Flughafen hat einen Gewinn von 13,6 Millionen Franken ausgewiesen. Die Mindereinnahmen einer Gebührensenkung von 10 bis 20% belaufen sich demnach auf 8,7 bis 17,2 Millionen Franken. Damit könnten bereits heute Verluste in der Flughafenrechnung resultieren.
3. Für den Flughafenausbau wurde mit jährlichen Folgekosten von 200 Millionen Franken gerechnet. Diese Kosten sollten mit Landegebührenerhöhungen von 20% und schrittweise Passagiergebührenerhöhungen von Fr. 15.50 auf Fr. 20 (+30%) bis Fr. 25 (+61%) zusammen mit einer markanten Volumensteigerung finanziert werden. Wie sieht der Regierungsrat die Refinanzierung der 5. Ausbaustufe, wenn statt Gebührenerhöhungen Gebührenreduktionen realisiert werden?
4. Seit geraumer Zeit liegt ein Gutachten von Coopers & Lybrand zu dieser Problematik vor, wird aber unter Verschluss gehalten. Wann wird dieses Gutachten dem Kantonsrat präsentiert? Welche Ergebnisse brachte diese Studie? Welche Refinanzierungsvarianten sind darin vorgeschlagen?
5. Wie wird die Erfolgsrechnung des Flughafens für die nächsten 15 Jahre prognostiziert? Welche Wettbewerbsfaktoren werden aus heutiger Sicht die Gewinn-/Verlustrechnung des Flughafens hauptsächlich beeinflussen?

Begründung:

Der wirtschaftlich desolate Zustand der Swissair-Airline hat offensichtlich bei den Verantwortlichen des Flughafens Zürich zu Eingeständnissen gegenüber der Airline geführt. Der Presse ist zu entnehmen, dass die SAirGroup nach langen, zähen (offenbar noch nicht abgeschlossenen) Verhandlungen mit der Flughafendirektion und mit der letztendlich entscheidenden Instanz, dem Regierungsrat, Zugeständnisse in beträchtlicher Höhe (10 bis 20%) erhalten habe.

Im Beschluss des Kantonsrates vom 27. Februar 1995 über die Bewilligung eines Kredites für die Ausführung der 5. Bauetappe am Flughafen Zürich werden die Kosten und Erträge aufgerechnet und die hauptsächlichsten Wege der Finanzierung beschrieben. Die Refinanzierung der 5. Ausbautappe stützt sich gemäss Beleuchtendem Bericht auf Mehreinnahmen infolge Mehrverkehr und auf Gebührenerhöhungen, die den Flughafenbenützern verrechnet werden sollen. Es wurde mit einem Passagieraufkommen von 20 Millionen Passagieren gerechnet. Die Passagiertarife sollen von Fr. 15.50 (ab 1. Juni 1996) sukzessive auf 20 bis 25 Franken angehoben werden. Die Landegebühren sollen bis zur Jahrtausendwende um 20% erhöht werden. Die Fracht- und Flugverkehrsgebühren sollen ebenfalls geprüft und gegebenenfalls erhöht werden. Auch die Non-Aviation-Erträge sind in die Prognosen einbezogen worden und mit entsprechenden Gewinnsteigerungen qualifiziert.

Ein Sprecher der Swissair hat sich in der Zeitschrift Cash vom 28. Februar 1997 wie folgt geäußert: «Der Kanton muss sich mit der Idee befassen, dass der Flughafen längerfristig keine fetten Gewinne mehr einfährt.» Das heisst im Klartext: Die Bewohner rund um den Flughafen sollen den Lärm und die Luftverschmutzung des Flugbetriebes akzeptieren und dafür zusätzlich die Verursacher indirekt subventionieren.

Spürbar bessere Einnahmen aus anderen Bereichen sind ebenfalls unsicher: So muss z.B. der schweizerische Detailhandel zurzeit akzeptieren, dass die Umsätze sinken und damit Einsparungen bei den Fixkosten vermehrt im Mittelpunkt stehen. Dies führt wiederum dazu, dass allgemein mit Mietzinssenkungen für Geschäftsräumlichkeiten gerechnet wird. Ein entsprechendes Überangebot an Geschäftslokalen wirkt zusätzlich senkend auf die Mieten.

Fazit: Wir stellen fest, dass die Refinanzierung der 5. Ausbautappe im Flughafen immer unsicherer wird. Die notwendigen Mehrerträge könnten nur durch sehr starke Steigerung des Passagieraufkommens oder durch wesentliche Gebührenerhöhungen finanziert werden.

Beide Varianten erscheinen aus heutiger Sicht als nicht durchführbar.

Die Interpellation wurde vom Kantonsrat dringlich erklärt.

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft wie folgt:

Die grosse volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich für den Kanton Zürich, für die Region und für die ganze Schweiz ist anerkannt. Der Flughafen Zürich ist ein Gemeinschaftswerk des Kantons,

der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) und der Swissair (neu SAirGroup). Die Swissair als nationale Luftverkehrsgesellschaft und als Gesellschaft, die ihren zentralen Stützpunkt auf dem Flughafen Zürich hat (sogenannte Hub-Carrier), hat den überwiegenden Teil zur heutigen Stellung des Flughafens und zu seiner gesunden Finanzstruktur beigetragen. Die Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit der Swissair und des Flughafens Zürich als Verkehrsdrehscheibe (Hub) ist auch in Zukunft für die Zürcher Wirtschaft von ausschlaggebender Bedeutung. Würde der Flughafen Zürich seine Funktion als Hub verlieren und zu einem reinen Zubringerflughafen degradiert, würde automatisch auch der Wirtschaftsraum Zürich allgemein und als Headquarter-Standort für nationale und internationale Unternehmungen im besonderen an Attraktivität einbüßen und mit allen Konsequenzen auf provinzielles Niveau absinken. Der Souverän hat mit der sehr deutlichen Ablehnung der Volksinitiative für massvollen Flugverkehr 1993 und mit der hohen Zustimmung zur 5. Bauetappe des Flughafens 1995 klar zum Ausdruck gebracht, dass er keine solche Entwicklung will.

Für die Swissair sind mit Blick auf den Flughafen Zürich zwei Dinge von grösster Wichtigkeit: Die raschestmögliche Verwirklichung der 5. Bauetappe und die Schaffung eines wirtschaftspolitischen Umfeldes, das vergleichbar ist mit dem, das ihre europäischen Konkurrenten auf deren Flughäfen antreffen. Die Swissair erwartet eine Gesamtentlastung ihrer Flughafenkosten in Zürich in der Höhe von 20 bis 30 Millionen Franken. Eine Subventionierung der Swissair, wie sie im Ausland, insbesondere in der EU, für die nationalen Luftverkehrsgesellschaften trotz umfassender Liberalisierung zum Teil noch immer erfolgt, steht dagegen nicht zur Diskussion.

Eine gewisse Entlastung der Swissair ist möglich und liegt auch im Gesamtinteresse des Kantons, ohne dadurch die Eigenwirtschaftlichkeit des Flughafens und die Refinanzierung der 5. Bauetappe zu gefährden.

Im Vordergrund der Verhandlungen mit der Swissair steht die Reduktion der Gebühr für Transferpassagiere, die niedriger sein soll als der heute für alle abfliegenden Passagiere (Lokal- und Transferpassagiere) geltende Tarif von Fr. 15.50. Dies, weil die Gebühren für Transferpassagiere nicht wie diejenigen für Lokalpassagiere direkt auf die Passagiere überwältzt werden können, sondern durch die Luftverkehrsgesellschaften selbst getragen und in die Flugpreise einkalkuliert werden müssen. Da die Swissair in Zürich, wie jede andere nationale Luftverkehrsgesellschaft auf ihrem Hauptflughafen, den überwiegenden Teil der Transferpassagiere befördert, resultiert aus einer solchen Gebüh-

renstrukturänderung für sie eine erhebliche finanzielle Entlastung. Verschiedene europäische Flughäfen kennen solche Differenzierungen, die teilweise beträchtlich sind. Der Flughafen Genf hat neu die Einführung einer Transfergebühr mit Wirkung ab 30. März 1997 angekündigt: Anstelle des zurzeit für Transfer- und Lokalpassagiere geltenden Tarifs von Fr. 15.50 sollen neu Transferpassagiere mit Fr. 10, Lokalpassagiere mit Fr. 16 belastet werden. Eine gleiche Regelung für Transferpassagiere in Zürich würde der Swissair eine Entlastung in der Grössenordnung von 15 Millionen Franken im Jahr bringen. Berücksichtigt man auch die Transferpassagiere der anderen Gesellschaften, entstünden für den Flughafen daraus Mindererträge von rund 20 Millionen Franken. Bei einem gesamten Gebührenertragsvolumen 1996 von 211,6 Millionen Franken entspräche dies einer durchschnittlichen Reduktion von knapp 10%, bezogen allein auf die Passagiergebührenerträge von 109,2 Millionen Franken wären es knapp 20%.

Neben der Einführung der erwähnten Transfergebühr stehen auch andere Entlastungsmassnahmen wie beispielsweise eine Reduktion der FIG-Mietzinse zur Diskussion.

Die in der Weisung zur Volksabstimmung zum Flughafenausbau enthaltenen Ausführungen zur Refinanzierung beruhen auf betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die in den vergangenen, für den Flughafen wirtschaftlich guten Zeiten im Interesse aller Beteiligten gesetzt werden konnten. Mit sehr kurzen Abschreibungsdauern (deutlich kürzer als betriebswirtschaftlich notwendig), mit Zusatzabschreibungen, mit Zinssätzen leicht über dem Marktniveau und mit der kalkulatorischen Aufwertung des Landwertes kantonaler Flughafengrundstücke (vgl. KR-Nr. 333/1990) wurden mit Blick auf die künftige Entwicklung des Flughafens die erarbeiteten Mittel sinnvoll reinvestiert. Darüber hinaus konnte die Flughafenrechnung regelmässig positiv abgeschlossen werden. 1996 ergab sich erneut ein Gewinn von knapp 20 Millionen Franken neben einer Rückstellung von etwas mehr als 6 Millionen Franken.

In der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 196/1996 hat der Regierungsrat zur Refinanzierung ausgeführt, dass sich gegenüber den in der Weisung zur Volksabstimmung getroffenen Annahmen zwar Änderungen ergeben hätten, die Refinanzierung aber nach wie vor als gesichert zu beurteilen sei. Zur Erhärtung dieser Aussage wurden externe Fachleute beigezogen. Flughafendirektion, FIG und Swissair erteilten den entsprechenden Auftrag der Firma Coopers & Lybrand. Zur Erfüllung des Auftrags haben die drei Flughafenpartner ihre betriebsinternen Finanz-

daten zur Verfügung gestellt, weshalb der Bericht von Coopers & Lybrand der Öffentlichkeit nicht mit allen Einzelheiten zugänglich gemacht werden kann.

Im Ergebnis stellt der Bericht fest und stützt damit die Aussagen des Regierungsrates, dass die Refinanzierbarkeit der 5. Bauetappe auch bei einer durch Massnahmen im Gebührenbereich erfolgenden Entlastung der Swissair sowie der übrigen Luftverkehrsgesellschaften nicht gefährdet sei und dass die marktgerechte Verzinsung des vom Kanton zur Verfügung gestellten Kapitals, dessen betriebswirtschaftlich erforderliche Amortisation und schliesslich auch die künftige Erarbeitung angemessener Gewinne gewährleistet blieben. Ebenso wird aber festgestellt, dass die betriebswirtschaftlichen Grundlagen (beispielsweise Zinssätze, Landwerte, Amortisationsdauer usw.) in der Flughafenrechnung und bei der FIG, einschliesslich der Gewinnerwartungen, den heutigen Marktgegebenheiten angepasst, d.h. nach unten korrigiert werden müssten. Allein mit diesen Massnahmen könnten Gebührenmindererträge, wie sie vorgängig beschrieben wurden, in der Flughafenrechnung bereits weitgehend kompensiert werden. Der Bericht bestätigt, dass im Vergleich mit andern Flughäfen eine Steigerung der sogenannten Non-Aviation-Erträge, d.h. Erträge aus Geschäftsbetrieben, Werbung sowie aus dem Parkierungsbereich, durchaus in einem ins Gewicht fallenden Ausmass möglich sei. Schliesslich wird festgestellt, dass die aktuelle Verkehrsentwicklung und die entsprechenden Erträge bereits heute über den Werten lägen, auf denen die ursprünglichen Refinanzierungsannahmen beruhten.

Flughafendirektion, FIG und Swissair befassen sich zurzeit damit, den von Coopers & Lybrand erstellten Bericht zu analysieren und die darin vorgeschlagenen Massnahmen im Hinblick auf die Refinanzierung der 5. Bauetappe unter gleichzeitiger Entlastung der Swissair und weiterer Luftverkehrsgesellschaften sorgfältig abzuwägen. Bevor hierzu ein zwischen den Partnern abgeprochenes Gesamtpaket vorliegt, können einzelne Massnahmen weder abschliessend quantifiziert noch öffentlich bekanntgegeben werden. Dazu sind Beschlüsse der zuständigen Gremien erforderlich.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine Entlastung der Swissair und weiterer den Flughafen Zürich bedienender Luftverkehrsgesellschaften durch die Einführung einer reduzierten Transferpassagiergebühr und andere noch zu definierende Entlastungsmassnahmen betriebswirtschaftlich möglich sind, ohne die Refinanzierung der 5. Bauetappe zu gefährden. Dabei muss der Kanton weder auf eine marktge-

rechte Verzinsung und Amortisation seines im Flughafen investierten Kapitals noch auf angemessene Gewinne verzichten. Wie in der Weisung zur Volksabstimmung betreffend den Flughafen ausbau festgehalten ist, ändert daran die Tatsache nichts, dass eine vorübergehende Phase negativer Jahresabschlüsse in der Flughafenrechnung nach dem tatsächlichen Beginn der 5. Bauetappe nicht zu vermeiden sein wird. Im Hinblick darauf können nach Beginn der Bauarbeiten Gebührenerhöhungen erforderlich und auch realisiert werden. Welche Gebühren in welchem Ausmass erhöht werden müssen, ist abhängig von den dann zumaligen Gegebenheiten wie Verkehrsaufkommen, Verkehrsstruktur, Entwicklung der Non-Aviation-Erträge usw. und nicht zuletzt davon, wie es gelingt, durch die schnellstmögliche Verwirklichung der 5. Bauetappe die derzeit äusserst günstige Vergebungslage voll auszunützen und damit die Konkurrenzfähigkeit der Swissair und des Flughafens Zürich zu erhalten.

Der Vollständigkeit halber und um Missverständnisse hinsichtlich der Flughafengebühren (die übrigens den Gebührencharakter nicht verlieren, also nicht zu Abgaben mit Steuercharakter umfunktioniert werden dürfen) zu vermeiden, ist auf die nachfolgenden Änderungen hinzuweisen, die demnächst eingeführt werden:

Mit Wirkung ab 1. September 1997 wird weltweit erstmalig eine emissionsabhängige Landegebuhr für alle den Flughafen Zürich bedienenden Luftverkehrsgesellschaften eingeführt. Das erfolgt in Form eines Zuschlags zur gewichtsabhängigen Landegebuhr, der in Analogie zum Lärmzuschlag aufgrund der für die Luftverunreinigung massgeblichen Triebwerksabgase erhoben wird. Damit wird eine verursachergerechte Finanzierung der Massnahmen im Zusammenhang mit der Luftreinhaltung sichergestellt. Die Einführung des emissionsabhängigen Zuschlags zur gewichtsabhängigen Landegebuhr im Sinne des revidierten Luftfahrtgesetzes muss ertragsneutral ausgestaltet werden und steht nicht in direktem Zusammenhang mit den oben erwähnten Massnahmen, die sich aus dem Bericht von Coopers & Lybrand ergeben.

In Vorbereitung ist ebenfalls die Neuzuteilung der Flugzeugtypen zu den einzelnen Lärmklassen. Die Klasseneinteilung erfolgt bekanntlich aufgrund eines Vergleichs der Lärmpegel der einzelnen Flugzeugtypen mit einem durchschnittlichen, an den massgeblichen Orten gemessenen gesamten Fluglärmpegel. Aufgrund der Flugzeug- und Triebwerksentwicklung hat sich dieser Referenzpegel in den vergangenen Jahren lärmässig verbessert. Das hat zur Folge, dass einzelne Flugzeugtypen

in eine Klasse mit höheren Lärmgebühren umgeteilt werden müssen. Auch dabei handelt es sich um eine unabhängige Einzelmassnahme. Aus diesen Darlegungen ergibt sich, dass die Refinanzierung der 5. Bauetappe trotz gewissen Veränderungen nach wie vor gesichert ist.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang): Der Vorlage zum Flughafen ausbau war zu entnehmen, dass man für die Ausführungen der 5. Ausbauetappe am Flughafen Zürich mit hohen Folgekosten von jährlich 200 Millionen Franken rechnen müsse. Als Massnahme zur Ertragssteigerung seien vor allem die Anhebung der Passagiergebühren um 60 Prozent und der Landegebühren um etwa 20 Prozent bis nach der Jahrtausendwende neben einer markanten Volumenssteigerung im Flugverkehr vorgesehen. Noch nirgends aufgeführt sind dabei die Leistungen an Schallschutzmassnahmen an Gebäuden, die bei der Einreichung der Baukonzession vorliegen müssen. Der Antwort des Regierungsrates auf die dringliche Interpellation der Grünen ist nun zu entnehmen, dass der Regierungsrat die Refinanzierung der 5. Bauetappe weiterhin als gesichert hält. Obwohl die laufenden Verhandlungen mit der Swissair zeigen, dass mit jährlichen Ertragsausfällen von rund 20 Millionen Franken im Bereich der Passagiergebührenerträge zu rechnen ist. Eben jene Gebühren, die um 60 Prozent angehoben werden müssten. Diese Ertragsausfälle sollten mittels korrigierten betriebswirtschaftlichen Grundlagen wie Zinssätze, Landwerte und Amortisationssteil kompensiert werden. Daneben sollen die Non-Aviation-Erträge gesteigert und die Gewinnerwartungen nach unten korrigiert werden. Trotzdem seien im Hinblick auf die 5. Bauetappe Gebührenerhöhungen erforderlich und auch realisierbar. Der Regierungsrat bleibt uns die Antwort schuldig, wie die anfallenden Folgekosten des ausgebauten Flughafens in Zukunft gedeckt werden sollen. Ursprünglich handelte es sich dabei um 200 Millionen Franken jährlich. Auch unter optimierten, betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen betragen die jährlichen Folgekosten sicher noch 170 Millionen Franken. Davon könnten 50 Millionen Franken voraussichtlich ohne Gebührenerhöhungen über Mehreinnahmen, bedingt durch gestiegene Passagierzahlen, gedeckt werden. Somit verblieben aber noch 120 Millionen Franken jährliche Folgekosten ungedeckt. 120 Millionen Franken, welche über Gebührenerhöhungen gedeckt werden müssen. Mit der Liberalisierung der EU-Luftfahrt hat die Tarif-Erosion aber erst begonnen. Die Fluggesellschaften werden voraussichtlich in Zukunft noch weitere Kostenreduktionen fordern. Somit sehe ich nicht, wie die erforderlichen Gebühren-

erhöhungen in nächster Zukunft realisierbar werden. Denn auch unter optimierten betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen müssen die Passagiergebühren wieder um 40 Prozent erhöht werden, um die Refinanzierung des Flughafenausbaus zu sichern. Davon ausgehend, dass die prognostizierten 200 Millionen Passagiere jährlich auch abgefertigt würden und die Landegebühren der 240'000 jährlich prognostizierten Flugbewegungen um 20 Prozent erhöht werden. Bei der zurzeit stattfindenden Deregulierung im europäischen Luftverkehr scheinen mir Gebührenerhöhungen um 20 bis 40 Prozent eher im Bereich des Wunschdenkens als im Bereich der Machbarkeit einzuordnen.

Zu den Non-Aviation-Erträgen möchte ich nur noch Folgendes sagen: Sie machen heute nur 35 Prozent der Flughafeneinnahmen aus. Davon stammen 50 Prozent aus Mieten und Untermieten in FIG-Gebäuden, also effektiv nur etwa 17 Prozent. Die effektiven Non-Aviation-Erträge müssen mehr als verdoppelt werden können, um die Folgekosten der 5. Bauetappe decken zu können, ohne die Gebühren im Flugverkehr erhöhen zu müssen.

Die Antwort des Regierungsrates zeigt auf, dass für die Refinanzierung der 5. Bauetappe Gebührenerhöhungen erforderlich werden. Ungewiss bleibt aber, ob in nächster Zukunft bei der stattfindenden Deregulierung im europäischen Luftverkehr dies möglich sein wird. Auf keinen Fall darf aber angenommen werden, die fehlenden Einnahmen mit gesteigertem Mehrverkehr zu kompensieren. Denn einerseits ist bei den vorhandenen Überkapazitäten in Europa nicht gesichert, ob der Mehrverkehr am Flughafen Zürich stattfinden wird, andererseits, und dies scheint mir noch wichtiger, dürfen die Folgen nicht der Umwelt überlassen werden. Der Flughafen liegt in einem lufthygienisch sanierungsbedürftigen Gebiet, für welche der Regierungsrat einen Massnahmenplan erlassen musste. Die Ziele des Massnahmenplanes 1996 würden schon bei den prognostizierten 240'000 jährlich stattfindenden Flugbewegungen überschritten, wenn die vom Regierungsrat geforderten Lenkungsabgaben auf Triebwerksemissionen nicht eingeführt sind.

Die in der Antwort des Regierungsrates erwähnten emissionsabhängigen Landegebühren, die erfreulicherweise nächstens eingeführt werden können, haben einen sehr geringen Lenkungscharakter und führen nicht zu den im Massnahmenplan gesetzten Zielen. Für die regierungsrätlichen Ziele im Massnahmenplan sind einzig die bis zehnmals wirksameren Lenkungsabgaben aus Triebwerksemissionen erforderlich, die nicht mit emissionsabhängigen Landegebühren verwechselt werden dürfen.

Ohne Einführung der erwähnten Lenkungsabgaben würden 300'000 jährliche Flugbewegungen dazu führen, dass die regierungsrätlichen Ziele im Massnahmenplan für Emissionen um 60 Prozent überschritten würden. Damit dürfen auf keinen Fall die fehlenden Einnahmen über einen gesteigerten Mehrverkehr kompensiert werden. Wir betrachten die Refinanzierung der 5. Bauetappe unter den heutigen Gegebenheiten nicht als gesichert. Denn bei der zur Zeit stattfindenden Deregulierung im europäischen Luftverkehr erscheinen uns auch in Zukunft Gebührenerhöhungen, wie sie der Regierungsrat als erforderlich betrachtet, als unrealistisch. Die Non-Aviation-Erträge müssen somit massiv erhöht werden können. Auf keinen Fall aber dürfen die fehlenden Einnahmen über den Mehrverkehr kompensiert werden, denn die Folgen dürfen nicht der Umwelt überlassen werden. Die somit ungedeckten Folgekosten des Flughafens von jährlich über 120 Millionen Franken stehen ökologisch wie auch finanzpolitisch absolut quer in der Landschaft. Heute würde dies 5 Steuerprozenten entsprechen, die die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler bis weit ins Jahr 2000 jährlich für den Flughafen aufwenden müssten.

Die Grünen haben schon immer die viel zu optimistischen Annahmen über die Rentabilität der 5. Bauetappe kritisiert und unabhängige und seriöse Berechnungsgrundlagen verlangt. Nun zeigt sich voraussichtlich, dass die Annahme, die Passagiergebühren um 60 Prozent erhöhen zu können, wirklich viel zu optimistisch war. Die NEAT lässt grüssen. Der Wirtschaftsstandort Zürich kann nicht von einem überdimensionierten und finanziell nicht gesicherten Projekt profitieren. Nötig wären Investitionen in Projekte, die wirklich nachhaltig sind und langfristig sichere Arbeitsplätze schaffen.

Aus diesen Gründen fordern die Grünen den Regierungsrat auf, endlich Transparenz zu schaffen und möglichst rasch umfassend und detailliert über die Refinanzierung des Ausbaus zu informieren. Eine Refinanzierung, die auf unabhängigen und seriösen Berechnungsgrundlagen basieren muss, auch deshalb, weil es letztendlich einer politischen Diskussion bedarf, wieviel der Flughafen den Kanton Zürich angesichts der desolaten Finanzlage kosten darf.

Rolf Sägesser (FDP, Greifensee): «Drohende Millionenverluste für die zürcherische Volkswirtschaft infolge anhaltendem Hinauszögern der Realisierung der 5. Bauetappe» wäre wohl auch ein aktueller Titel für eine Interpellation gewesen. Die Sorge um die Refinanzierung des Flughafenausbaus, darum geht es, ist auch unsere Sorge und nicht nur

diejenige von Herrn Förtsch, dem ich schöne Ferien per Flugreise gönnen mag. Sich zu sorgen um die Refinanzierung eines Projektes gehört zu den ganz normalen Aufgaben jedes Unternehmens. Sie beginnt am Tage der Projektidee und begleitet das Unternehmen weit über das Realisierungsdatum hinaus. Gelingt dann die Refinanzierung, spricht man später von Return of Investment, andernfalls von ausserordentlichen Abschreibungen. Das Zürcher Volk hat 1995 abgestimmt über einen Kredit als Investitionsbeitrag an die 5. Bauetappe. Es hat nicht über die Rendite eines Profit-Centers abgestimmt, wobei wir natürlich alle wollen, dass der Flughafen neben der volkswirtschaftlichen Hebelwirkung selbst weiterhin profitabel gehalten werden kann. Im Gegensatz zur Bahn 2000 und der NEAT, wo nicht einmal die Erstfinanzierung, geschweige denn die Refinanzierung sowie auch der Betrieb finanziell gesichert sind, reden wir hier eigentlich nur über die Frist, nach welcher der Flughafen wieder netto rentieren wird. In einem solchen Fall von drohenden Millionenverlusten zu reden ist purer Unsinn. Entweder handelt es sich bei den Gebührenanpassungen um eher zyklische Veränderungen, die sich in ein paar Jahren wieder korrigieren, oder, was wahrscheinlicher ist, eher um eine bleibende Margenveränderung. In diesem zweiten Fall wird erfahrungsgemäss die verschärfte Wettbewerbssituation dazu führen, dass auch die Aufwendungen günstiger zu haben sind.

Allen offiziellen Teuerungsrechnungen zum Trotz wissen nämlich alle, die gegenwärtig Einsicht in eine unternehmerische Preisgestaltung haben, dass wir in den letzten zwei Jahren in der Schweiz effektiv einen Zustand der Deflation durchlaufen. Das heisst gar nichts anderes, als dass beim Flughafenausbau – wie andernorts auch – die Leistungen für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb ebenfalls billiger zu stehen kommen werden.

Dass der Flughafenbetreiber alles daran setzen wird, den Flughafen weiterhin als zumindest kostendeckendes Unternehmen zu betreiben, ist für uns selbstredend. Dies hat er in der Vergangenheit immer auch bewiesen. In Zeiten niedriger Investitionen flossen so rund 70 Millionen Franken Ertrag inklusiv Amortisationen jährlich in die Staatskasse. In den Jahren unmittelbar nach Realisierung des Ausbaus wird es vorübergehend keine Nettoerträge geben, dies stand schon so in der Abstimmungsweisung. Detailliertere Rentabilitätsberechnungen kann man beim besten Willen heute nicht verlangen. Die Antwort bestätigt es. Die Zukunft sieht unbestimmt aus, wie immer. Als 1976, in der tiefsten Krise, der Terminal B gebaut wurde, gab es Momente, wo nur noch ein

paar wenige Optimisten glauben konnten, dass der Terminal 5 Jahre später zum ersten Mal die Tageskapazität erreichen würde.

Die Antwort der Regierung ist gut. Die hauptsächlichste Frage nach der Refinanzierbarkeit der Ausbautetappe kann klar mit Ja beantwortet werden. Dass die Flughafenpartner sich zusätzlich von einer Firma wie Coopers & Lybrand beraten lassen, zeugt von Verantwortungsbewusstsein. Auch wenn viele Rahmenbedingungen in der Wirtschaft geändert haben, was übrigens nichts Besonderes oder Neues in der Geschichte darstellt, zeigt ja nicht zuletzt der aktuelle Jahresabschluss der Swissair-Gruppe für das Jahr 1996, dass dieses Unternehmen willens ist, ertragsstark die Zukunft zu meistern. Was mehr wollen wir von Seite des Kantonsrates?

Wir von der FDP erklären sich von der Interpellationsantwort befriedigt.

Regula Götsch Neukomm (SP, Kloten): Die SP-Fraktion hätte im Prinzip nichts dagegen, dass mit der vorgesehenen Tarifsenkung der Swissair unter die Arme gegriffen wird, auch wenn sie jetzt SAirlines heisst. Ob ihr die 15 Millionen Franken helfen werden, wissen wir nicht. Der Einnahmehausfall von 20 Millionen Franken könnte sich allenfalls dann als sinnvoll erweisen, wenn dadurch immer noch tausende von Arbeitsplätzen um die SAir-Group als Steuerzahlerinnen erhalten blieben. Sie merken, dass ein Aber folgen wird. Es hat nichts damit zu tun, ob unsere Grundhaltung zum Flughafen eine kritische ist oder nicht, sondern damit, was sich ein Parlament gefallen lassen muss, soll oder kann.

Die Sozialdemokratische Fraktion ist der Meinung, dass auch die bürgerliche Ratsseite langsam aufhorchen müsste, angesichts der immer massiveren Relativierungen oder Änderungen von Aussagen aus der Vorlage zur 5. Ausbautetappe. Es fällt auf, dass der Ton von Antwort zu Antwort auf parlamentarische Vorstösse immer vorsichtiger wird. Dies lässt für die Zukunft nichts Gutes ahnen. Gleich bleibt vor allem das Bauprojekt, bis jetzt. Auf Seite 40 der Ausbautvorlage, wo es um die Finanzierung geht, steht Folgendes: «Vorgesehen und der Rechnung zugrunde gelegt ist eine Erhöhung der Passagiertarife in verschiedenen Schritten auf 20 bis 25 Franken, bis nach der Jahrtausendwende». Auf Seite 42 liest man weiter: «Die künftige Entwicklung unseres Luftverkehrszentrums erfordert auch keine untragbaren Massnahmen im Bereich der Flugverkehrsgebühren. Diese werden sich im Vergleich mit den wichtigen europäischen Flughäfen trotz der in Zukunft notwendig

werdenden Anhebungen auch weiterhin in einem durchaus vertretbaren Rahmen bewegen». Jetzt werden genau diese Gebühren nun nicht angehoben, sie werden gesenkt. Da die Swissair eine Entlastung von 20 bis 30 Millionen Franken erwartet, die Tarifsenkung aber nur 15 Millionen Franken bringt, werden weitere Massnahmen geprüft. Diese sind leider geheim. Wir sollen nun einfach glauben, dass keine der geplanten Massnahmen die 5. Bauetappe gefährdet. Die von Regierungsrat Homberger ständig angerufene Studie von Coopers & Lybrand ist ebenfalls geheim. Ich war beinahe versucht, mich bei Coopers & Lybrand zu erkundigen, ob sie überhaupt erstellt wurde. Soweit reicht allerdings mein Vertrauen, dass ich das dem Regierungsrat glaube. Damit aber, dass der Regierungsrat von uns verlangt, wir müssen seiner Aussage glauben, die auf einer unbekanntem Studie beruht, welche erst noch in Auftrag gegeben wurde, um genau diese bereits früher gemachte Aussage zu untermauern, damit wird unser Vertrauen und unser Glaube in die Regierung sehr strapaziert.

Ich bezweifle nicht, dass irgendwo in dieser Studie steht, die 5. Ausbauetappe sei refinanzierbar. Die Frage ist, aufgrund welcher Bedingungen und Zukunftsprognosen die Finanzierung gesichert ist. Ich verstehe gut, dass es für die Regierung einfacher ist, sich durch Geheimhaltung der Studie der Diskussion zum Beispiel über Rahmenbedingungen zu entziehen. Als Parlamentarierin und Vertreterin von Wählenden wehre ich mich aber entschieden gegen dieses Vorgehen. Ich fühle mich zunehmend hinters Licht geführt, obwohl ich sonst gar kein besonders misstrauischer Mensch bin.

Die Sozialdemokratische Fraktion fordert den Regierungsrat dringend auf, eine Fassung der Studie von Coopers & Lybrand erarbeiten zu lassen, die veröffentlicht werden kann. Wir wollen wissen, wie und unter welchen Bedingungen die 5. Ausbauetappe refinanziert werden soll. Alles andere schürt das Misstrauen; einerseits des Parlamentes gegenüber der Regierung, aber auch dasjenige der Bevölkerung gegenüber der Politik. Das können wir nicht zulassen. Ich muss noch einmal betonen, dass es dabei nicht um eine negative oder positive Grundhaltung zum Flughafen geht, und wir auch nicht prinzipiell gegen die Tarifsenkung der Passagiergebühren opponieren. Es geht in diesem Punkt um den Umgang der Regierung mit Volk und Parlament.

Zum Schluss möchte ich auch einen positiven Punkt erwähnen. Die Einführung der emissionsabhängigen Landegebuhr wird selbstverständlich sehr begrüsst. Ich hätte dazu eine Frage: Wird der Zuschlag aufgrund von vorhandenen Abgasmessungen oder aufgrund

von Angaben der Triebwerkhersteller erhoben? Ich hoffe sehr, diese Auskunft sei nicht geheim.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Es ist gut, dass wir heute diese Flughafendiskussion führen, wenn auch die Antwort des Regierungsrates nichtssagend ist. Immerhin ist eine Antwort, die nichts neues auf den Tisch legt, auch soviel wert, dass man einige Rückschlüsse daraus ziehen kann.

Nachdem in den letzten Monaten der ganzen Bevölkerung klar geworden ist, dass die prognostizierten Bewegungszahlen sukzessiv heraufgesetzt worden waren, dass das Märchen von weniger Lärm trotz Flughafenausbau nicht gehalten werden kann, dass die Arbeitsplätze – trotz steigenden Passagierzahlen, trotz mehr Frachtmengen, trotz unerbittlich ansteigenden Flugbewegungen – verloren gegangen sind, ist der Regierungsrat offenbar in arge Bedrängnis geraten. Ohne seine Vorstellung mit Zahlen und Daten zu untermauern und ohne endlich die nötige Transparenz walten zu lassen, versichert er dem Parlament und der Öffentlichkeit nach wie vor, dass sich der Flughafenausbau ohne Steuerzahler zu belasten refinanzieren lasse. Allerdings sagt er, müsse er noch zusammen mit seinen Flughafenpartnern die Vorschläge von Coopers & Lybrand «sorgfältig abwägen». Hätten Coopers & Lybrand das Ei des Columbus gefunden, dann hätte heute der Regierungsrat selbstbewusst und gar triumphierend vor dieses Parlament treten und dieses Papier vorstellen können. Er tut es aber nicht. Auf Deutsch übersetzt kann das nur heissen, dass irgendwo ein Hund begraben sein muss. Und dies hat selbst unser alter Flughafenfreund Altkantonsrat Bolli von der NZZ gemerkt.

Von mir aus gesehen stehen nun vier Punkte zur Diskussion:

1. Der Regierungsrat ist geneigt, jährlich wiederkehrende Mindereinnahmen von 20 Millionen Franken in Kauf zu nehmen, indem er die Gebühren der Transferpassagiere am Flughafen senkt. Mindereinnahmen sind nach meiner Auffassung gleichzusetzen mit Ausgaben, jährlich wiederkehrende Ausgaben von 2 Millionen und mehr Franken unterstehen dem obligatorischen Referendum. Es braucht also eine Volksabstimmung, wenn der Regierungsrat die Gebühren senken will.
2. Jährlich wiederkehrende Mindereinnahmen von 20 Millionen Franken entsprechen, kapitalisiert mit 7 Prozent, etwa einer Investition von 300 Millionen Franken. Es wäre nun denkbar, dass der Regierungsrat diesen Betrag beim Bauvolumen einsparen will.

Dies würde aber bedeuten, dass das Projekt nicht mehr dem entspricht, was die Vorlage vorgesehen hat. Eine neue dem tatsächlichen Bauvorhaben entsprechende Vorlage müsste dem Volk unterbreitet werden. Wir dürfen nicht vergessen, Herr Sägesser, dass an der Urne nicht nur ein Kredit bewilligt wurde, sondern gleichzeitig ein ganz bestimmtes Projekt. Gerade der Fall NEAT zeigt dies mit aller Deutlichkeit.

3. Sollte der Flughafen refinanzierbar sein und das Bauprojekt wie vorgesehen nicht tangiert werden, stellt sich die Frage, weshalb und woher, wenn plötzlich Mittel in dieser Grössenordnung erschlossen werden können. Hat der Regierungsrat bis dato nicht sichergestellt, dass die Staatsgelder effizient und seriös investiert wären? Diese jährlich wiederkehrenden 20 Millionen Franken einfach irgendwo in der Bau- und Unterwelt versickert, hätte nicht jüngst die Swissair ihr Interesse an diesem Geld bekundet.
4. Wäre es möglich, die Abklärungen über einen längeren Zeitraum zu verteilen? Da muss ich auch den Regierungsrat fragen, ob in dem vom Volk bewilligten Kredit so viele stille Reserven versteckt gewesen sind, die hier nun hoch willkommen sind. Auch in diesem Fall müsste man dem Regierungsrat den Vorwurf machen, dass er «Mauschelei» betreibt, dass er intransparent regiert, ja er müsste sich sogar den Vorwurf der Irreführung gefallen lassen.

Um beurteilen zu können, wie das nun mit dem Flughafen ist, muss der Bericht von Coopers & Lybrand subito auf den Tisch. Wir wollen keine Fassung, die vorher noch vom Regierungsrat irgendwie bearbeitet wurde, sondern wir wollen den Originalbericht. Sollte sich herausstellen, dass unsere Befürchtungen punkto Refinanzierung berechtigt sind, dass sich also der Flughafen nicht wie vorgesehen selbst finanzieren wird, sondern Steuermittel eingesetzt werden müssen. Oder dass man diese Refinanzierung mit Massnahmen erkaufen muss, die nicht mehr mit den Versprechungen des Regierungsrates und der Vorlage in Einklang stehen, da muss ebenfalls eine neue, den Tatsachen entsprechende Vorlage auf den Tisch.

Bruno Zuppiger (SVP, Hinwil): Die SVP ist von der Antwort befriedigt und dankt dem Regierungsrat dafür. Von drohenden Millionenverlusten durch ein massvolles Entgegenkommen der Regierung bei den Transferpassagieren kann keine Rede sein. Auch die Finanzierung der 5. Ausbautappe wird durch diese Massnahme nicht gefährdet. Dies geht aus der Antwort des Regierungsrates eindeutig hervor. Vielmehr ge-

fährden meines Erachtens die taktischen Verzögerungsscharmützel und die laufende Infragestellung des Flughafens und Flugbetriebes in Zürich Kloten, die nötige Entwicklung unseres Flughafen und unserer nationalen Fluggesellschaft. International gesehen befinden sich die Fluggesellschaften, das können Sie tagtäglich den Medien entnehmen, in einem eigentlichen Überlebenskampf. Dies wiederum manifestiert sich in einem noch nie dagewesenen Preiskampf. Auch die Swissair und damit unser Wirtschaftsraum Zürich ist von dieser Auseinandersetzung betroffen. Um im Kampf erfolgreich bestehen zu können, und damit auch einen Beitrag zu unserer Standortattraktivität zu leisten, braucht die Swissair einen modernen, effizienten und günstigen Flughafen. Sie ist auf Gedeih und Verderben auf ihn angewiesen. Dies hat auch Herr Bruggisser in der Finanzkommission wie auch in der Lärmschutzkommission deutlich zum Ausdruck gebracht.

Während andere Nationen, insbesondere in der EU, den Betrieb ihrer nationalen Fluggesellschaften offen oder versteckt subventionieren, gibt es bei uns nach wie vor Kreise, welche den Flughafen und die Swissair als eigentliche Milchkuh sehen. Sie wollen oder können nicht bekennen, dass der indirekte Nutzen, welcher ein konkurrenzfähiger Flughafen und eine konkurrenzfähige Fluggesellschaft unserem Kanton und unserem Wirtschaftsraum bringt, wesentlich höher zu werten ist.

Noch ein Wort zu den Studien der Firma Coopers & Lybrand: Von Geheimnistuerei, wie dies einzelne Votanten bemerkt haben, kann keine Rede sein. Sicher ist es doch verständlich, dass gerade Dinge, welche in den Studien stehen und nicht für die Öffentlichkeit bestimmt sind, übrigens auch nicht für die Konkurrenten bestimmt sind, nicht in allen Teilen offengelegt werden. Es sind verschiedene Angaben enthalten, welche eben nicht für die anderen Fluggesellschaften oder die anderen Betreiber von Flughäfen bestimmt sind. Hingegen erhalten die Referenten der GPK und der FIKO die Gelegenheit, die Studie im Einzelnen anzusehen, jedoch eben unter dem Siegel der Vertraulichkeit.

Noch eine Schlussbemerkung: Denken Sie daran, ohne Swissair gibt es keinen Flughafen Zürich, ohne Flughafen gibt es keine Volkswirtschaft in unserem heutigen Sinne. Wir müssen die 5. Ausbautappe möglichst schnell realisieren und dafür sorgen, dass die Swissair eine effiziente, günstige und gut funktionierende Anlage besitzt. Dies gehört zu unserem politischen Auftrag.

Ruedi Keller (SP, Hochfelden): Noch nie war das Fliegen so billig. Noch nie war Fliegen so beliebt. Noch nie waren so viele Fluggesell-

schaften in ihrer Existenz bedroht. Noch nie war das Defizit der Swissair so hoch und noch nie hat der Flugverkehr die Umwelt so stark belastet wie heute. Vernünftigerweise müsste das Fliegen mehr belastet werden. Der Flugverkehr bezahlt weder Steuern auf dem Flugbenzin noch Mehrwertsteuer. Entgegen den erklärten Absichten der Regierung anlässlich der Vorlage zur 5. Bauetappe sollen die Gebühren am Flughafen gesenkt werden. Ob diese Flexibilität bei den Flughafengebühren richtig oder falsch ist, kann aus heutiger Sicht nicht definitiv beurteilt werden. Dass die Annahmen des Regierungsrates in Flughafenfragen tendenziell optimistisch sind, ist nicht neu. Was mir dagegen immer wieder unangenehm aufstösst, ist die ganz spezielle Beziehung des Regierungsrates zum Luftverkehr und zur Swissair. Es fehlt die kritische Distanz, es besteht eine fragwürdige Identifikation, die nahe legt, dass der Regierungsrat mit einer einseitigen Optik an Flughafengeschäfte herangeht.

Der Flugverkehr ist eine heilige Kuh. Die Swissair im Zeichen von Liberalisierung und Globalisierung längst eine private Firma, die im Spiel eines Multis rücksichtslos ihre eigenen Interessen durchsetzt, wird liebevoll als unsere nationale Fluggesellschaft bezeichnet. Spätestens seit der Degradation von Genf-Cointrin können wir die Swissair nicht mehr als nationale Fluggesellschaft bezeichnen.

Im Übrigen ist es nicht neu, immer wenn die Swissair etwas von uns will, zeigt sie auf das Schweizer Kreuz am Heck. Wenn die Öffentlichkeit etwas von ihr erwartet, verhält sie sich als private Firma, der niemand dreinzureden hat. So werden die Managementfehler der Swissair auf dem Buckel der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler und der Bevölkerung rund um den Flughafen ausgetragen, indem sie Nachlass bei den Gebühren bekommt und am Tag und auch in der Nacht die Ruhe immer mehr stören darf. Es ist nicht konsequent, wenn eine Regierung, die bei jeder Gelegenheit die heilende Wirkung der Marktkräfte beschwört, im selben Atemzug wieder marktwidrigen Heimatschutz betreibt.

Vielleicht müssen wir uns allmählich mit dem Gedanken vertraut machen, dass die unrentabelste Sparte der Swissair-Gruppe, nämlich der Flugbetrieb, von einer grösseren und erfolgreicherer Gesellschaft übernommen wird. Vielleicht würde dadurch das Verhältnis der Regierung zum Flugverkehr etwas entmystifiziert. Eine logische Konsequenz aus ihrer mangelnden Distanz zur Swissair ist die Zukunftsvision der Regierung zum Flughafen. Zürich Kloten soll einer der Grössten in Europa bleiben. Eine nüchterne Analyse ergibt, dass Kloten keine der ganz grossen Drehscheibe werden kann oder darf. Zürich ist und bleibt ein

Flughafen der gehobenen Mittelklasse, er wird nie zu einem ganz grossen Hub in Europa werden. Deshalb ist die von Regierungsseite und interessierten Kreisen immer wieder hervorgehobene Alternative, entweder wird Zürich ein Hub oder er verkommt zum Provinzflughafen, eine unrealistische Alternative. Es muss noch andere Möglichkeiten geben als die Wahl zwischen einem grossen Zentrum und der Provinz. Eine derartige Reduzierung des Problems verhindert eine sachliche Auseinandersetzung um die Stellung des Flughafens europäisch und gemessen an der Bedeutung für die Wirtschaft. Die zu billige Mobilität, das Oekodumping, verzerrt die Marktkräfte. Es fehlen heute im Verkehr marktwirtschaftliche Verhältnisse, die auch die Umweltproblematik genügend einbeziehen. Die Zukunft des Flughafens Kloten hängt von vielen Randbedingungen ab, von der Entwicklung der Wirtschaft, aber auch von unserer Stellung in Europa. Geographisch sind wir mitten in Europa, politisch sind wir eine Randregion, von Europa so weit entfernt wie Grönland oder die Türkei. Ein Land, das sich in vielen Bereichen isolationistisch verhält wie die Schweiz, gerät früher oder später aufs Abstellgeleise, auch im Flugverkehr.

Von der Regierung erwarte ich keine weiteren, unreflektierten Bekenntnisse zum Flughafen, dafür eine nüchterne Betrachtung, eine kritische Distanz zum Flugverkehr mit seinen Vor- und Nachteilen.

Ich wünsche mir, dass er nicht nur die Interessen eines Teils der Wirtschaft vertritt, sondern mehr die der ganzen Bevölkerung, insbesondere auch der Bevölkerung rund um den Flughafen.

Daniel Vischer (Grüne, Zürich): Im Gegensatz zu Herr Zuppiger, der ja dem Regierungsrat gedankt hat für die Interpellationsantwort, man dankt ja meistens, wenn etwas auf Gefälligkeit geschieht, deswegen lässt dieses Danken aufhorchen, danke ich nicht, ich wüsste auch nicht wofür. Ich habe gewisses Verständnis für den Regierungsrat, der eine Interpellationsantwort zu einem Zeitpunkt geben muss, wo er wahrscheinlich selbst nicht recht weiss, was er sagen soll und kann.

Ich habe ein bisschen Mühe mit Ihrer Vorstellung, Herr Zuppiger, und ich bin überzeugt, dass andere Redner Ihnen in gleichen Tönen folgen werden. Sie meinen, die Zukunft der Zürcher Wirtschaft hängt davon ab, ob Kloten tatsächlich ein europäischer Hub bleibt. Wenn dem so ist, möchte ich einmal hören, was Sie dann in fünf oder sechs Jahren hier drin sagen, wenn Kloten aus Gründen der internen Entwicklung der Swissair eben kein Hub mehr sein wird. Ich glaube, Herr Bruggisser hat diesbezüglich eine nüchterne Einschätzung, er wäre nie so dumm, heute

zu verkünden, die Zukunft der Swissair als eigenständige Gesellschaft sei gesichert, es sei aber auf fünf, zehn Jahre hinaus gesehen klar, dass die Swissair im heutigen Verständnis eine eigenständige Gesellschaft bleibt. Die Swissair hat ein klares Problem, sie ist zu gross, um eine Mittelgesellschaft zu werden und sie ist zu klein, um sich in eine europäische Starfluggesellschaft im Sinne einer Luftgesellschaft wie British-Airways aufbauen zu können. Ich frage mich, ob man heute eine internationale Gesellschaft finden wird, die ein Interesse an der Swissair bekundet. Das sind die Karten, wie sie auf dem Tisch liegen. Wir werden sehen, wie es der Swissair gelingt, sich intern zu rekonstruieren, sich umzustrukturieren.

Als Vertreter einer Luftverkehrsgewerkschaft habe ich eine gewisse Verbundenheit mit dieser Gesellschaft. Aber ich bin nicht so blauäugig, um zu meinen, es sei Aufgabe der Politik, gewissermassen das Blaue vom Himmel zu verkünden. Ich würde Ihnen als auch dem Zürcher Stadtpräsidenten raten, die Wirtschaftszukunft dieses Kantons unabhängig vom Hub Zürich zu planen. Denn es ist nicht gesagt, dass eine florierende Wirtschaft von einem Hub abhängt. Mailand ist kein Hub, Mailand ist aber ein Zentrum einer blühenden Wirtschaftsregion. München ist kein Hub. München ist aber das süddeutsche Paradigma der neuen High-Tech-Welle. In Deutschland gibt es ausser Frankfurt keinen Hub. Die Swissair hat sich etwas überlegt, als sie den Deal mit Sabena einging. Es ging ja nicht darum, einer maroden Luftgesellschaft zu helfen, sondern es waren strategische Überlegungen im Spiel, nicht zuletzt mit Bezug auf den Standort Brüssel. Der Standort Brüssel sollte eines Tages sehr wohl den Standort Kloten für die Swissair im internationalen Luftverkehr in Frage stellen.

Dies bitte ich Sie zu bedenken, ob ein modernes High-Tech-Unternehmen auf einen Hub unmittelbar angewiesen ist, wie Sie das jetzt verkünden. Haben Sie noch nicht bemerkt, dass die Informatisierung der Weltgesellschaft andere Möglichkeiten eröffnet als mit dem Flugzeug von Sitzung zu Sitzung zu fliegen? Die Globalisierung ist nicht als Globalisierungsweg auf den internationalen Flugverkehr dergestalt angewiesen, wie Sie aus der Werbevertretung notabene, Herr Zuppiger, dies heute hier annehmen.

Ich habe nicht verstanden, wieso die Zürcher Regierung so euphorisch der Liberalisierung des Luftverkehrs das Wort redet. Herr Bruggisser selbst war in einem Interview mit dem Zürcher Oberländer sehr viel vorsichtiger. Natürlich müssen über bilaterale Verträge Abkommen geschlossen werden, aber an sich hat die Schweiz und auch die Swissair

kein Interesse daran, ohne Gegenleistungen heute einer Liberalisierung des Luftverkehrs das Wort zu reden. Sie als Staatsvertreter, Herr Homberger, wären ja gezwungen, noch vorsichtiger zu sein als der Chef der Swissair.

Vielleicht müssen Sie Herr Zuppiger ein bisschen mehr von Herrn Blocher lernen, Herr Blocher hat nämlich längst eingesehen, dass die Schweiz nicht auf die Swissair als nationale Fluggesellschaft angewiesen ist. Die Swissair ist auf die Politik und auf die Zukunft der Schweiz, nicht vom Schweizer Kreuz bei der Swissair abhängig.

Bruno Dobler (parteilos, Lufingen): Ich bin froh, dass wir heute darüber sprechen und ich muss gleich zu Anbeginn sagen, – eine gewisse Interessenbindung ist auch hier verknüpft mit mir – wie Sie wissen geht es bei der Classic-Air weniger um Millionen, trotzdem eben auch um Passagier- und Landegebühren, die wir in Zürich zu bezahlen haben. Es geht hier nicht um einzelne Gesellschaften, es geht bei der heutigen Diskussion nicht eigentlich um die Swissair. Wir sind auch keine Hellseher, da hat Herr Vischer völlig Recht. Wir wissen nicht, wo welche Gesellschaften in fünf oder zehn Jahren stehen. Was wir hier aber miteinander diskutieren sollten und worüber wir uns Gedanken machen dürfen, ist die Verantwortung, die wir für den Wirtschaftsstandort Schweiz, Zürich – und dazu gehört auch unser Flughafen – tragen. Es ist schön, dass sich viele Leute Sorgen machen, einmal ist es die Sorge um den Mann, das andere Mal um Arbeitsplätze, um Einsparungen aus irgendwelchen Rahmenbedingungen heraus, die gemacht werden können, die dann wieder Einflüsse auf Arbeitsplätze haben, um Emissionen, heute geht es jetzt um die Rentabilität des Flughafens.

Ich frage mich, ob es wirklich eine Sorge ist oder ob es sich hier nicht um politischen Lärm handelt. Ich möchte an einem Beispiel erklären, wie die Entwicklung in den letzten Jahren erfolgt ist. Ich nehme hier die Passagiergebühren. Während der Rezession sind auf dem Flughafen Zürich die Passagiergebühren von 11 auf 15.50 Franken gestiegen. Das ist eine Erhöhung um fast 50 Prozent. Die Schweiz zusammen mit der Niederlande haben einen sehr kleinen Heimmarkt, das heisst, die meisten Fluggäste, die Millionen Fluggäste, die heute in Europa, in Zürich oder Amsterdam landen, die fliegen weiter. Sie werden also über die Kurzstrecke nach Zürich gebracht und verteilen sich dann auf die Langstreckenflüge. Das ist der Grossteil der Fluggäste, die in Zürich ankommen. Diese Flughäfen Amsterdam und Zürich sind darauf angewiesen, eben weil ein Kleinmarkt vorhanden ist. Diese Transitpas-

sagiere werden in Zürich über Gebühr zur Kasse gebeten. Allerdings nicht eigentlich die Passagiere, sondern im Fall der Transitgebühren die Fluggesellschaften. Der Preisvergleich ist enorm und zeigt die Wettbewerbsverhältnisse, in denen wir heute stecken. In Zürich bezahlt die Swissair oder auch die Crossair für einen Transitfluggast 15.50 Franken, egal ob einer abfliegt oder ankommt in Zürich; in Kopenhagen zum Vergleich 7.50 Franken, die Hälfte.

Noch extremer wird es, und hier sehen wir, dass die Flughäfen untereinander in Konkurrenz stehen, in Amsterdam. Hier sind diese Kosten auf lediglich 2 Franken für die KLM zu veranschlagen. Bei den Millionen von Fluggästen, die umgesetzt werden, ergibt sich eben ein nicht kleiner Geldbetrag.

Es braucht eine hervorragende Infrastruktur, um heute Luftverkehr betreiben zu können, um konkurrenzfähig im Luftverkehr bleiben zu können. Auf der anderen Seite ist es auch notwendig, dass diese Infrastruktur zu Wettbewerbspreisen angeboten werden kann.

Zu Frau Hunziker: Ich möchte noch einen Punkt hereinnehmen, den Umweltschutz. Der Flughafen Zürich ist ein leuchtendes Beispiel. Wir stehen heute mit Wien, Amsterdam, aber auch München in Konkurrenz. Weder München noch Wien haben Schnellzugslinien, wie sie der Flughafen Zürich aufweist. Also hier könnten wir durchaus grenzüberschreitend denken und sagen, je mehr Transit, oder je mehr Fluggäste wir in Zürich haben, desto eher machen wir sogar noch etwas Gutes für den Umweltschutz.

Vergessen Sie nicht, Fahrradwege mit Handelsströmen zu verwechseln.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Erlauben Sie mir eine Vorbemerkung: Ich bin immer wieder erstaunt, wenn wir über den Flughafen diskutieren, wie wir zu einer Grundsatzdiskussion ausarten. Eine Grundsatzdiskussion, die bereits im Zusammenhang mit der 5. Ausbaustufe in der Öffentlichkeit geführt wurde. Irgendwann müssen die Planungsverantwortlichen von Planungsgrundlagen ausgehen. Diese Planungsgrundlagen wurden mit der Abstimmung bereits geführt. Ich bin erstaunt, wie immer wieder Vorurteile und Klischees hier vorgetragen werden. Wenn Herr Zuppiger zum Beispiel sagt, dass der Flughafen von der Swissair abhängig ist, muss ich Ihnen antworten, dass vermutlich, solange ein Flugbedarf in Zürich ist, auch andere Gesellschaften in ein allfälliges Loch einspringen würden. Ich muss aber auch sagen, dass Herr Keller, wenn er von heiligen Kühen spricht, verkennt, dass

der Flughafen tatsächlich ein gewichtiger Wirtschaftsfaktor ist und wir nicht darum herum kommen, ihn ernst zu nehmen.

Aufgrund der angekündigten Gebührensenkungen am Flughafen Kloten, auf Anfrage der Swissair, haben die Interpellanten zu recht nachgefragt, ob die Refinanzierung der 5. Bauetappe noch gewährleistet ist. Das ist die Kernfrage, die uns hier zur Debatte vorgelegt wird.

Richtigerweise hält der Regierungsrat fest, dass der Flughafen Zürich Kloten als interkontinentale Drehscheibe weiterbestehen soll. Ein Thema, welches eben bei der Abstimmung über die 5. Bauetappe zum Ausdruck gekommen ist und beantwortet wurde. Die Swissair soll jährlich um 20 bis 30 Millionen Franken bei den Flughafenkosten entlastet werden. Ob das eine Volksabstimmung bedingt, wie dies Frau Götsch fragt, kann ich nicht beurteilen. Im internationalen Vergleich mit anderen Fluggesellschaften und Staaten, die bereits liberalisiert sind, muss ich festhalten, dass andere nach wir vor ganz erheblich subventioniert werden, und wir das hier nur im Rahmen einer Konkurrenzfähigkeit anpassen. Die in Auftrag gegebene Studie über die Refinanzierung stützt die Regierung in dem Sinne, dass sie aussagt, dass die Refinanzierung der 5. Bauetappe auch mit dieser Kürzung nicht gefährdet sei, und dass bei Anpassung der Zinssätze an die marktüblichen Gegebenheiten, die Gebührenreduktion wieder ausgeglichen werden kann. Ich frage mich, ob es richtig ist, wenn wir hier behaupten, die in Auftrag gegebene Studie habe bereits einen Auftrag enthalten. Sie hat den Auftrag enthalten, Szenarien zu entwickeln und aufzuzeigen. Der Regierungsrat wäre nach meiner Meinung sehr schlecht beraten, wenn er nur eine Bestätigung über diese Studie verlangt hätte. Denn dann müsste er tatsächlich Verantwortung übernehmen, die er so gar nicht übernehmen kann. Ich möchte von der Regierung noch einmal deutlich hören, ob der Auftrag wirklich wertneutral formuliert wurde und wie die Szenarien nun aussehen sollen. Ob und in welchem Masse die Gebühren später im Hinblick auf die Realisierung der 5. Bauetappe erhöht werden müssen, kann der Regierungsrat nicht beantworten, und wir können das auch nicht. Vermutlich ist dies nötig. Immerhin hält die Regierung fest, dass die Refinanzierung gesichert ist, ich meine, dass der Regierungsrat diesbezüglich behaftet werden muss. Eine solche Aussage kann er wohl nicht leichtfertig hier öffentlich vortragen.

Ich meine auch, dass aufgrund der regierungsrätlichen Informationspolitik die Legitimation des Vorstosses 17/1997 über die Information an die Öffentlichkeit zur Entwicklung des Baufortschrittes der 5. Bauetappe und der Finanzierung durchaus gerechtfertigt ist. Die Grundla-

gen im Flugverkehr und der wirtschaftlichen Situation haben geändert und Ängste bestehen. Ängste, die auch ich teile, die in der Bevölkerung bestehen; wir haben ein Risiko übernommen, dieses Risiko rechtfertigt, dass wir laufend informiert werden. Ich meine, dass der Regierungsrat hier offensiver die Bevölkerung und uns informieren sollte.

Positiv gelistet werden darf, das möchte ich abschliessend sagen, dass die Einführung der emissionsabhängigen Landegebühren nun tatsächlich realisiert wird. Sie wissen, dass dies ein Anliegen ist, das Kurt Wottle in die Abstimmungsweisung zur 5. Bauetappe eingebracht hat, dem Sie zugestimmt haben, und wir sind dankbar, dass sie nun tatsächlich realisiert wird.

Zusammenfassend möchte ich sagen, dass wir kritisch die regierungsrätliche Antwort beurteilen und uns bewusst sind, dass er nicht in allen Punkten nun abschliessend Stellung nehmen kann, aber wir möchten die Regierung daran behaften, dass der Regierungsrat der Meinung ist, dass die Refinanzierung gewährleistet ist.

René Berset (CVP, Bülach): Die Ansätze für Flugpassagierlandegebühren wurden bereits vor vier, fünf Jahren in einem Postulat von Richard Gerster, Altkantonsrat der Grünen Partei, kritisch durchleuchtet. Was wir inzwischen haben, ist, dass die Bewertung der Grundstücke wesentlich tiefer ausgefallen ist beziehungsweise auch die Zinsen am Fallen sind. Die Transitgebühren und Landegebühren müssten marktwirtschaftlichen Gegebenheiten angepasst beziehungsweise weiter reduziert werden. Das Angebot des Flugverkehrs geht grundsätzlich nach Angebot und Nachfrage. Bei den Monopolinstitutionen wie der Bahn ist es so, dass die Eisenbahnen fahren und das Defizit, das sie einfahren, grundsätzlich durch Staatsfinanzen des Bundes oder in Zürich durch den ZVV direkt über die Steuern ausgeglichen wird. Im Flugverkehr richtet sich der Markt auch nach Angebot und Nachfrage. Heute ist das Angebot auch in der Fliegerei bedeutend höher als die Nachfrage. Es ist nicht verwunderlich, dass die Preise dauernd purzeln, beispielsweise in den letzten zehn Jahren sind die Flugpreise von Zürich nach Bangkok von 5000 Franken auf 1500 Franken reduziert worden. Die ausländischen Fluggesellschaften mit tieferen Löhnen sind natürlich hier im Vorteil gegenüber unserer Nationalen Fluggesellschaft, der Swissair. Die Swissair muss im Gegensatz zu den übrigen Fluggesellschaften in Europa selbsttragend fliegen. Alitalia, Lufthansa, Air France kassieren jährlich Milliarden von Staatssubventionen, um die Defizite auszugleichen. Die Swissair muss natürlich über die

Gestehungskosten versuchen, in einen «selbsttragenden Flug» zu kommen. Sie war gezwungen, nachzuziehen, also zu reduzieren. Sie hat dies gemacht mit schmerzlichen Kostenreduktionen für Lohnbezüger, Personalentlassungen und so weiter. Sie geht Allianzen und Partnerschaften ein, um Synergien zu nutzen, aber auch dies gelingt ihr nicht, wie Sie sehen.

Immerhin ist es der Swissair gelungen, im vergangenen Jahr die Flugkilometer über 10 Prozent gegenüber 1996 zu reduzieren. Eine Reduktion der Transitgebühr ist für Reisende aus dem Zubringerdienst wie für die Crossair und so weiter ein Beitrag unseres Kantons, ein Beitrag an die Wirtschaftsförderung zugunsten unseres Flughafens beziehungsweise für den Wirtschaftsraum Zürich. Vor allem im Hinblick auf die 5. Ausbautappe ist es wichtig, dass die Transitpassagiere in Kloten erhalten bleiben. Kloten im Herzen Europas muss im internationalen Flugverkehr optimale Bedingungen haben, das heisst konkurrenzfähig bleiben. Deshalb ist es ein Gebot der Stunde, die Gebühren für Transitpassagiere zu reduzieren. Der Interpellant ist auch mit dem Flugzeug ab dem Flughafen Kloten in die Ferien geflogen. So hoffe ich, dass er bei der Swissair gebucht hat und nicht bei einer Billigfluggesellschaft, die notabene auch mit den lärmstärkeren Fliegern unterwegs ist. Wir brauchen eine gesunde starke Swissair. Sie ist noch keine Exitair, der wir Sterbehilfe leisten müssen.

Die CVP ist von der Antwort der Regierung befriedigt.

Vreni Püntener-Bugmann (Grüne, Zürich): Zuerst zur Interessenbindung: Mein Interesse ist quasi umgekehrt, ich politisiere bei den Grünen, ich setze mich ein für eine gesunde Umwelt, für die Menschen in dieser Umwelt und deshalb wehre ich mich gegen den Flugverkehr. Ich habe im letzten Jahr das Präsidium des Schweizerischen Schutzverbandes gegen Flugemissionen übernommen. Investiert habe ich gar nichts. Die Grünen sind nicht grundsätzlich gegen das Fliegen, die Grünen meinen, es kommt auf das Mass an. Dies zur Verteidigung meines Kollegen Förtsch.

Wenn ich heute den bürgerlichen Politikern zuhöre, dann spüre ich neben der unkritischen Zufriedenheit ein allergrösstes Wohlwollen und eine Risikobereitschaft zugunsten des Flughafens und der Swissair. Die Grünen sind aber nicht bereit, mit dem Flughafenausbau noch ein finanzielles Risiko für den Kanton Zürich in Kauf zu nehmen. Wir meinen, der Flugverkehr darf eben nicht mit Steuergeldern unterstützt werden. Die Grünen sind auch nicht bereit zu diesem finanziellen Risiko,

weil eben Flugverkehr nicht wie Sonntagsspaziergang ist. Flugverkehr ist nicht ruhig und sauber, sondern im Gegenteil. Der Flugverkehr ist mit allergrössten Belastungen der Bevölkerung in der Flughafenregion verbunden mit Lärm und Luftbelastung. Die Lärmbelastung ist so gross, dass selbst die bürgerliche Seite nicht mehr tatenlos zusehen will, sie wollen den Lärm verteilen. Damit lösen Sie die Probleme nicht, sie schaffen höchstens an verschiedenen Orten neue.

Der Flugverkehr belastet das Klima durch den CO₂ Ausstoss, aber auch durch den Ausstoss verschiedenster Gase in den höheren Schichten der Atmosphäre. Eben trotz all diesen negativen Auswirkungen des Flugverkehrs soll gemäss offiziellen Prognosen der Flugverkehr bis ins Jahr 2010 in der Schweiz um rund 50 Prozent zunehmen. Dieser Entwicklung stellen wir Grünen uns wo immer möglich entgegen. Auch für den Luftverkehr muss ein verantwortungsbewusster Weg in die Zukunft gefunden werden. Das grenzenlose Wachstum erfüllt diese Anforderungen nicht, darum darf auch der Kanton Zürich kein finanzielles Risiko zugunsten des Flugverkehrs eingehen, ganz im Gegenteil, es braucht endlich Kostenwahrheit auch beim Flugverkehr.

Zu Herrn Sägesser und Herrn Berset, die die Bahn erwähnt haben: Die Förderung des Bahnverkehrs ist umweltpolitisch zu verantworten, weil gleichzeitig Strassenverkehr oder Luftverkehr reduziert wird. Aufgrund der politischen Diskussion wurde die Förderung des Schienenverkehrs als Ziel vereinbart. Die Grünen wären auch hier bereit, Kostenwahrheit zu realisieren, Kostenwahrheit für alle «Verkehrler», dann würde Verkehr generell teurer, der Bahnverkehr würde aber grundsätzlich besser abschneiden als der Luft- und der Strassenverkehr.

Zur Volksabstimmung: Immer wieder wird erwähnt, die Volksabstimmung habe gezeigt, dass die Bevölkerung für den Flughafen Zürich einsteht. Die Bevölkerung des Kantons Zürich steht vielleicht für den Flughafen ein, so wie eben das für die Volksabstimmung präsentiert wurde. Heute ist es aber ganz anders. Das finanzielle Risiko zugunsten des Flugverkehrs, ob die Bevölkerung dieses eingehen will, das wissen wir nicht. Die Abstimmung hat nämlich unter ganz anderen finanziellen Voraussetzungen stattgefunden. Sie lautete gemäss Abstimmungszeitung so: «Die Investitionen, die der Kanton im Rahmen der 5. Baustappe tätigt, können finanziell bewältigt werden. Der Flughafen wird auch weiterhin selbsttragend sein. Er wird die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler im Kanton nicht belasten und wieder Ertragsüberschüsse in die Staatskasse abliefern». Dazu kommen noch die Versprechungen bezüglich Flugbewegungen, Lärm- und Luftbelastung, die heute eben-

falls nicht mehr zutreffend sind. Die Volksabstimmungsvorlage war ein richtiges Schönwetterprogramm, damit konnte eben die Grundsatzdiskussion, so wie sich heute die Situation präsentiert, nicht geführt werden. Es ist ganz entscheidend, wenn sich gegenüber der Zeit, wenn Sie die Zeit vor der Volksabstimmung nehmen, ganz wesentliche Dinge verändert haben, so kann eben nicht auf das Resultat dieser Volksabstimmung verwiesen werden. Überdenken und eine korrigierte Vorlage bringen, allenfalls eine neue Volksabstimmung, das wäre nötig. Auf der Basis der Volksabstimmung 1995 darf jedenfalls nicht mit dem Ausbau des Flughafens begonnen werden.

Zur Studie Coopers & Lybrand: Die von der Swissair geforderte Gesamtentlastung ihrer Flughafenkosten in Zürich in der Höhe von 20 bis 30 Millionen Franken führt schon in der heutigen Zeit zu einem Defizit der Flughafenrechnung, allenfalls einer ausgeglichenen Rechnung. Der Antwort ist zu entnehmen, dass auch weitere Entlastungsmassnahmen ausser dem Flughafen – wie beispielsweise der Reduktion der FIG-Mietzinse – zur Diskussion stehen. Es ist uns wohl zu recht schleierhaft, wie dann zukünftig die Folgekosten des Ausbaus gedeckt werden sollen. Die Folgekosten bleiben ja auch bei grosszügiger Betrachtung bei etwa 150 bis 170 Millionen Franken jährlich. Dann kommt der Bericht von Coopers & Lybrand – wir würden ihn wirklich gerne sehen, wir hoffen, dass Herr Homberger ihn uns einmal zeigen wird – und macht eine Steigerung der Non-Aviation-Erträge glaubhaft, sie sollen dann noch ins Gewicht fallen. Nun wurde gerade diese Steigerung, diese Erträge von 1994 in der Vorlage 3399 zum Flughafenausbau einkalkuliert. Ich zitiere aus der damaligen Vorlage: «Die sogenannten Non-Aviation-Bereich sind ebenfalls entsprechende Massnahmen vorgesehen, vor allem die Anhebung der Parkierungstarife, aber auch die Erschliessung und Bewirtschaftung von neuen Geschäftsbetrieben, sowie eine wirksamere und zusätzliche Ausnützung von Werbemöglichkeiten am Flughafen». 1994 und 1997, also zweimal exakt dasselbe, nämlich die Erträge aus Geschäftsbetrieben, die Werbung sowie der Parkierungsbereich. In den Berechnungen zur Refinanzierung 1994 wurden höhere Erträge aus diesen Bereichen laut damaliger Vorlage bereits vorgesehen. Heute werden genau dieselben Ertragssteigerungen nochmals bemüht, wenn es darum geht, die Gebührenreduktionen zu verteidigen. So kann doch nicht gerechnet werden, Herr Homberger. Schlussendlich noch den Hinweis auf die aktuelle Verkehrsentwicklung in der Antwort: 220'000 Flugbewegungen waren für das Jahr 2002 prognostiziert, auf 240'000 Bewegungen basiert der Umweltverträglich-

keitsbericht und 250'000 ist die Zahl des Masterplans. 224'000 Bewegungen des Linien- und Charterverkehrs hatten wir bereits 1996. Nicht einmal durch die Mengenausweitung liessen sich die Einnahmen so markant erhöhen, dass die Folgekosten gedeckt werden könnten, wenn Sie sich an Ihre eigenen Grenzen der Verkehrsentwicklung halten wollen.

Für die Grünen ist klar, dass der Flughafen sich an diese Grenzen halten muss. Es wurde auch gesagt, der Flughafen hätte eben indirekten Nutzen. Er hat aber auch direkte Schäden. Die Grünen setzen sich ein für vernünftige und angepasste Strukturen, wir können es nicht verantworten, dass die Rechnung des Kantons Zürich nach dem Flughafen-ausbau mit jährlich zig Millionen Franken Schulden aus der Flughafen-rechnung belastet wird. Zur Zeit jährlich mindestens 20 Millionen Franken weniger Einnahmen wegen der Gebührenreduktion, wo wollen Sie denn diese 20 Millionen Franken wieder einsparen? Wo bleibt jetzt der eiserne Sparwille der bürgerlichen Parteien? Für uns ist klar, dieses Geld wird eben zukünftig andernorts fehlen. Zudem ist ja schon wie ausgeführt, die Zukunft der Swissair je länger je unsicherer. Je unsicherer die Zukunft der Swissair ist, desto unsicherer ist auch die Zukunft des Flughafens Zürich. Sollte sich in absehbarer Zeit noch die umwelpolitische Forderung nach Besteuerung des Flugtreibstoffes und später die Kostenwahrheit durchsetzen, würden eben die vorhandenen Strukturen viel weniger durch Billigfliegerei belastet, die vorhandenen Strukturen würden dann genügen.

Für die Grünen ist es klar, die Antwort des Regierungsrates zeigt auf, dass die Refinanzierung der 5. Ausbautappe wieder massive Gebührenerhöhungen nötig macht. Das lesen Sie in der Antwort auf Seite 6: « Im Hinblick darauf könnten nach Beginn der Bauarbeiten Gebührenerhöhungen erforderlich und auch realisiert werden». Für die Grünen ist nicht klar, woher der Regierungsrat die Zuversicht nimmt, dass sich die Rahmenbedingungen für den Flugverkehr und den Non-Aviation-Bereich ändern werden, dass in wenigen Jahren die heute dringenden Gebührenreduktionen durch massivste Gebührensteigerungen abgelöst werden können.

Franziska Troesch-Schnyder (FDP, Zollikon): Einmal mehr sprechen wir über den Flughafen Zürich, beziehungsweise die Swissair, einmal mehr soll indirekt eine Volksabstimmung in Frage gestellt und deren Ausführung, wenn nicht verhindert, so mindestens verzögert werden. Dies hat das Votum von Frau Püntener sehr deutlich gemacht.

Frau Püntener, die Swissair ist eine der umweltbewusstesten Fluggesellschaften, die es gibt. Sie kann es sich aber nur leisten, umweltbewusst zu sein, solange es ihr gut geht, und solange wir ihr helfen, konkurrenzfähig zu bleiben. Andererseits fordern gerade Sie auf der linken Seite immer wieder und nachdrücklich Investitionsspritzen zur Ankurbelung der Wirtschaft und Schaffung von Arbeitsplätzen. In Bern wird zur Zeit ein Investitionsvolumen von 500 Millionen diskutiert, während gleichzeitig baureife Projekte von über 10 Milliarden Schweizerfranken auf die Ausführung warten. Investitionen von 10 Milliarden Franken, die infolge Einsparungen nicht in Angriff genommen werden können. Dasselbe gilt für den Flughafen. Wir können nicht ein bisschen Flughafen haben, entweder wir tun alles, den Flughafen international konkurrenzfähig zu erhalten, oder er versinkt in einem Dornröschenschlaf. So haben auch die Rahmenkonzessionen des Bundes bereits eine Verzögerung von einem Jahr zur Folge, die Informationsdichte, die immer wieder verlangt wird, kann leider erst anlaufen, wenn auch der Bau in Angriff genommen worden ist. Vorher gibt es nicht viel Neues zu informieren.

Sie beanstanden, die Grundlagen stimmten nicht. Prognosen sind und bleiben Prognosen und müssen laufend angepasst werden, so auch bei langfristigen Projekten wie dem Flughafenausbau. Ich stimme nun mit Frau Götsch überein, auch ich glaube nicht mehr alles, was in Regierungsantworten steht. Da, wo ich nicht so sehr daran glaube, da haben Sie dann wieder volles Vertrauen.

Hier aber beim Flughafen und der Swissair sind ja immerhin auch noch zwei Privatunternehmer beteiligt, welche möglichst günstig und möglichst schnell in ihrem ureigensten Interesse zu bauen beginnen möchten, um damit den Flughafen konkurrenz- und überlebensfähig zu erhalten. Damit werden auch Arbeitsplätze geschaffen und zwar mit dem Anfang der Bauarbeiten sofort und neue mit der Inbetriebnahme des neuen Flughafens. Dass der Flughafen dem Wirtschaftsstandort Zürich und Umgebung nicht dienen soll, wie dies Herr Vischer angedeutet hat, darf bezweifelt werden. Dies wussten bereits 1943 unsere damals recht weitsichtigen Regierungsräte – übrigens auch Landesring-Regierungsräte –, die alles daran gesetzt haben, dass der Flughafen nicht, wie damals geplant, ins Berner Mittelland gebaut wird, sondern hier in Zürich. Wir alle wissen, unsere Wirtschaft, aber auch unser Gewerbe, die Klein- und Mittelunternehmen als Zulieferer, brauchen den Flughafen als Tor zur Welt und ich bitte Sie dringend davon abzusehen, weitere Verzögerungen durch Einsparungen, Interpellationen und ähnliches hin-

zunehmen, sondern helfen Sie dem Wirtschaftsstandort und dem Flughafen, dass möglichst bald diese Ausbautetappe in Angriff genommen werden kann.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Herr Reinhard hat moniert, dass heute zum wiederholten Mal eine Grundsatzdebatte über die 5. Ausbautetappe geführt wird. Ich will mich daran nicht beteiligen, ich will aber ein paar noch grundsätzlichere Dinge sagen, in dem ich auf drei Votanten kurz eingehe:

Herr Dobler hat korrekt und klar dargelegt, wie es mit den Personenbewegungen auf dem Flughafen aussieht, das Transitpassagieraufkommen ist viel grösser als das an- und abfliegende Passagieraufkommen. Es ist richtig, das haben wir uns in einer Kommission von Herrn Bruggisser darlegen lassen. Aber er hat auch gesagt, dass dieses Transitaufkommen noch nicht ausgebaut werden müsse, und dass Zürich als Standort für einen grossen Flughafen mit einer grossen Fluggesellschaft unabdingbar notwendig ist. Zürich und die Swissair seien «Zwillingschwestern». Wenn der Flughafen nicht ausgebaut werden kann, wenn die Swissair sich nicht entwickeln kann, dann wird der Flughafen gewissermassen kollabieren.

Kassandra Vischer hat uns hier in die Zukunft gewiesen und gesagt, wir müssten uns in fünf Jahren noch einmal fragen, wie es mit dem Hub aussieht, der Hub würde dann in fünf Jahren nicht mehr da sein. Herr Vischer, wenn Sie solche Fragen so apodiktisch stellen, dann arbeiten Sie genau auf dieses Ziel hin. Die Meinung wäre, wenn Sie wirklich etwas für Ihr Personal, das Sie hier in diesem Kantonsrat als VPOD-Funktionär vertreten, tun wollen, dann müssen und sollten Sie Optimismus verbreiten.

Ein Wort noch zu Herrn Zuppiger: Herr Zuppiger hat hier sehr beredt lamentiert, dass es der Swissair schlecht gehe, in diesem europäischen Markt. Nun, seit 1. April 1997 ist die achte Freiheit in Europa eingeführt worden. Das bedeutet für alle europäischen Fluggesellschaften das freie Fliegen in ganz Europa. Es gibt keine Preisvorschriften mehr, es gibt keine Zeitvorschriften mehr, es gibt überhaupt nichts mehr. Das gilt für alle mit einer einzigen Ausnahme, für die Schweiz gilt das nicht. Meine Damen und Herren von der SVP, das haben wir Ihrem jahrelangen Kampf gegen den Beitritt der Schweiz zur EU zu verdanken. Sie von der SVP, Sie schaufeln dem Flughafen das Grab, Sie sind, wenn schon, die Totengräber der Swissair.

Helen Kunz (LdU, Opfikon): Herr Zuppiger und Frau Troesch, es geht in diesem Zusammenhang nicht darum, Verzögerungstaktik oder gar Verhinderungstaktik zu betreiben, sondern ich möchte hier wieder einmal auf einige Widersprüche im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich hinweisen. Es gibt kaum ein Thema, das mehr Widersprüchlichkeiten aufweist als der Flughafen Zürich. Im Zusammenhang mit den verschiedenen Abstimmungen und bei jeder passenden oder sogar unpassenden Gelegenheit wird immer wieder auf die Wichtigkeit des Wirtschaftsstandortes Zürich, ja der Schweiz und des Flughafens hingewiesen. Wie wichtig dieser Standortfaktor sei für alle Geschäftsleute, für die Firmen, die hier ihre Niederlassungen haben und nicht zuletzt den Tourismus. Gerade in der Gebührenphilosophie besteht nun der Widerspruch. Nun sollen die Gebühren für den Transitpassagier gesenkt werden, nämlich genau die Passagiere, die keinen «müden» Franken in unserer Schweiz oder in Zürich liegen lassen. Transferpassagiere sind jene, die nur schnell das Flugzeug auf dem Flughafen wechseln und sonst gar nichts in dieses Land bringen. Wenn schon, müssten genau die abfliegenden und einfliegenden Passagiere bevorzugt werden, denn diese sind es, die unseren Wirtschaftsstandort fördern. Widerspruch eins.

Ich möchte einmal das flammende Bekenntnis von Ihrer bürgerlichen Seite, von Frau Troesch und Herrn Zuppiger auch, hören im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr. Auch der Schienenverkehr wäre sehr gut zu verknüpfen mit dem Wirtschaftsstandort Zürich. Dort herrscht eher vornehmes Schweigen.

Herr Dobler, der Umweltschutz ersetzt sich nicht in Zubringerlinien des Bahnverkehrs, dies ist sehr gut, aber ganz allein bringt es nichts. Auch die Transferpassagiere, das sind genau jene, die umweltschutzmässig die Schlechtesten sind, denn diese benutzen den Flughafen Zürich zum Umsteigen, sie kommen von Mailand nach Zürich und fliegen dann nach Südamerika weiter. Umweltschutzmässig wäre es gescheiter, sie würden von Mailand nach Südamerika fliegen. Umweltschutz, auch hier ist die Gebührenreduktion überhaupt nicht zu verantworten. Im Zusammenhang mit der Fliegerei von Umweltschutz zu sprechen, ist vielleicht heute nicht mehr ganz salonfähig.

Welcher Firma oder welcher Unternehmung schenken wir jährlich 20 Millionen Franken? Das kann wohl nur die Swissair sein. Das nur, damit sie ihr Produkt noch billiger verkaufen kann. Ich glaube, da gäbe es manche Firma, die sich «von» schreiben würde, wenn ihr nur ein

bisschen in dieser Hinsicht entgegengekommen würde. All das nützt bei der Swissair auch nichts. Die Zahlen werden röter und röter.

Es geht auch nicht darum, die 5. Ausbaustufe abzahlen zu können. Das stellen wir in Frage, mit Recht. Es geht darum, auf 20 Millionen Franken jährlich als Einnahmen zu verzichten, das ist wohl das andere. Ich wundere mich in diesem Zusammenhang immer wieder, auf welche fast hirnverbrannten Ideen wir hier drin im Saal kommen. Letzte Woche wollten wir bei den Mittelschulgeldern unbedingt Einnahmen erzielen, es ging da um 7 Millionen Franken. Hier im gleichen Saal, eine Woche später, finden wir es nicht mehr als richtig, dass wir 20 Millionen Franken wieder zum Fenster hinaus werfen. Das ist unsere Politik und die erscheint uns und vielleicht auch den Stimmbürgerinnen und Stimmbürger im Lande etwas sehr mittelmässig.

Daniel Vischer (Grüne, Zürich): Ich möchte etwas zu Frau Troesch sagen: Besten Dank für Ihre wirtschaftspolitische Analyse, Sie haben mich falsch zitiert. Ich habe nicht gesagt, es sei wünschenswert, dass Zürich weiterhin ein Hub bleibe. Natürlich hat das einen Vorteil für den Standort Zürich, wenn dieses Unterfangen tatsächlich gelingt. Ich habe nur ein bisschen Zweifel, ob dies tatsächlich so sein wird. Und diese Zahlen habe ja notabene nicht nur ich, sondern haben vor allem auch die, die ganz konkret in die Geschäfte involviert sind.

Zu Herrn Attenhofer: Wenn es die Aufgabe der SP-Fraktion ist, Optimismus zu verbreiten, dann soll sie das ruhig auch in Zukunft tun. Nur hat der Optimismus noch nie einen Arbeitsplatz gerettet und hat vor allem noch nie Lohnkürzungen verhindert. Manchmal ist eine sachliche Analyse zum richtigen Zeitpunkt, die Sie als Pessimismus einstufen, vielleicht der Sache dienlicher als der Zukunft dienende Durchhalteparolen. Was nicht zu dieser Diskussion um den Flughafen und der Swissair passt, dass vor allem Bekenntnisse abgegeben werden und Durchhalteparolen verkündet wurden und werden. Ich sage nur das. Die Zukunft der Swissair ist ungewiss. Da zitiere ich Herrn Bruggisser. Er sagt das ungeschminkt und offen.

Die Zukunft des Flughafens Zürich ist nicht an die Swissair gebunden. Es ist naiv zu glauben, ohne internationalen Hub sei der Wirtschaftsstandort Zürich gefährdet. Der Standort Zürich ist an den Flughafen gebunden, nicht an den Hub. Sonst wäre Mailand nicht das Zentrum einer blühenden Wirtschaftsregion. Herr Berlusconi ist nicht so dumm, dass er glaubt, die Zukunft Norditaliens sei vom Flughafen Mailand

abhängig. Ich denke, wir könnten auch ein wenig in dieser Richtung denken.

Anton Schaller (LdU, Zürich): Wenn ich zum Schluss das Wort doch noch ergreife, möchte ich auf etwas ganz Entscheidendes aufmerksam machen. Wir haben im Herbst 1995 über diesen Flughafen abgestimmt. Wir haben über 800 Millionen Franken bewilligt. Wir haben Ja gesagt zu dieser Standortgunst Zürich. Dieses Abstimmungsergebnis, zwei Drittel haben Ja gesagt, ein Drittel Nein. Immerhin 100'000 Stimmbürgerinnen und Stimmbürger. Diesen Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern sind wir für Transparenz verpflichtet. Diese Interpellationsbeantwortung verschleiert und macht nicht klar. Sie sagt, dass seit der Abstimmung von 1995 entscheidende Änderungen eingetreten sind. Wir haben es mehrmals gehört. Es sind Änderungen eingetreten. Deshalb hat man diesen Bericht Coopers & Lybrand in Auftrag gegeben, um zu erhärten – heisst es in der Interpellationsbeantwortung –, dass die Refinanzierung sichergestellt ist. Aber die eigentlichen Resultate dieses Berichts werden nicht publiziert. Deshalb ist für mich unverständlich, dass Sie mit dieser Interpellationsbeantwortung einverstanden sind. Sie sagt gar nicht klar, sie spricht nicht Klartext über diesen Bericht, sie spricht nicht Klartext, ob nun diese Refinanzierung wirklich sichergestellt ist. Es ist eine Tatsache, dass sich in den nächsten Jahren die wirtschaftliche Situation, das haben wir von Herrn Vischer mehrmals gehört, verändern wird. Also ist diese Refinanzierung, wenn sie nicht klar auf dem Tisch liegt, wenn dieser Bericht Coopers & Lybrand nicht publiziert wird, unsicher. Es ist nicht klar, ob die Refinanzierung sichergestellt ist.

Herr Homberger, sagen Sie uns, wann Sie zumindest Teile des Berichtes publizieren. Sie müssen nicht diese Finanzdaten im Detail publizieren. Sagen Sie, wann der Bericht publiziert ist, wann die Verhandlungen abgeschlossen sind, dass dann die Konsequenzen aus diesem Bericht gezogen werden, dann ist diese Interpellation beantwortet, aber erst dann. Wir sind den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern in dieser wirtschaftlichen Situation endlich zu Transparenz verpflichtet. Dieses Ja verpflichtet uns, immer wieder von neuem zu sagen, wie es mit der Finanzierung und dem Flughafen steht. Das beantwortet diese Interpellation nicht. Herr Homberger, geben Sie Antwort auf diese beiden Fragen.

Regierungsrat Dr. Ernst Homberger: Wir sprechen heute ein weiteres Mal zur 5. Ausbaustufe. Ich möchte Sie erinnern, dass der Regierungsrat in den letzten Monaten dazu mehrere Antworten auf Anfragen, eine weitere Interpellation, bereits beantwortet hat. Wir haben darauf verzichtet, all dies in dieser Interpellationsantwort nochmals zu wiederholen. Der Flughafen Zürich ist, ob man es wahrhaben will oder nicht, in seiner heutigen Ausgestaltung und auch mit dem vom Volk bewilligten Ausbau ein Wirtschaftsfaktor erster Güteklasse, da trifft den Kanton Zürich auch eine gewisse Verantwortung, die weit über unsere Wirtschaftsregion hinaus ausstrahlt. Der Flughafen ist für unsere Wirtschaft eben auch dann wichtig, wenn neue Konstellationen bei den Airlines entstehen würden und steht zusammen mit dem Wirtschaftsstandort Zürich in Konkurrenz mit unseren Nachbarwirtschaftsstandorten. Die gute Position, die der Flughafen heute für den Wirtschaftsstandort Zürich und im internationalen Vergleich hat, hat er, das schleckt keine Geiss weg, zu einem grossen Teil der Swissair zu verdanken. Über die Zukunft der Swissair hat sich die Regierung nicht zu äussern. Das ist Sache des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung. Wenn heute nun gewisse Anpassungen seitens der übrigen Flughafenpartner, also der Flughafendirektion und der swisscontrol, aber auch der FIG, notwendig sind zur Entlastung der SAirGroup, so meine ich, ist das richtig, weil ja die Swissair auch sehr viel zum Erfolg beigetragen hat.

Ich möchte noch einmal betonen, die Gebühren, die jetzt diskutiert worden sind, sind Gebühren. Wenn der Kanton Zürich in den letzten Jahren aus diesen Gebühren Profit gezogen hat und ein positives Ergebnis ausweisen konnte, so steht das an der Grenze zu dem, wozu Gebühren verwendet werden dürfen. Gebühren dürfen nur die Kosten decken und keinen Gewinn abwerfen. Hier eine Korrektur vorzunehmen ist nichts aussergewöhnliches.

Die Angelegenheit mit der Coopers & Lybrand-Studie ist eigentlich eine Terminfrage. Die Flughafenpartner haben im letzten Jahr aufgrund von aufgekommenen Diskussionen Coopers & Lybrand beauftragt, abzuklären, welche Veränderungen allenfalls notwendig wären, was überhaupt drin liegt bei Entlastung der Fluggesellschaften und trotzdem die Refinanzierung der 5. Baustufe sicherzustellen. Coopers & Lybrand hat Ende Jahr eine Studie abgeliefert mit Vorschlägen, mit Szenarien. Diese Vorschläge und Szenarien mussten von den Flughafenpartnern, sie waren nicht tel quel pfannenfertig, dass wir sie hätten umsetzen können, studiert werden. Man ist zusammengesessen und hat eine ganze Reihe von möglichen Massnahmen begutachtet, die weit

über den Teil der Flughafendirektion hinausgehen. Dieser Bericht, diese Arbeit wurde letzten Freitag den Flughafenausschusspartnern vorgestellt. Die nächste Phase ist, dass diese Flughafenausschusspartner, die Swissair, die FIG und die Regierung als Halter des Flughafens, diese Vorschläge noch genehmigen müssen. Ich habe bereits vor der heutigen Sitzung mit den Referenten der GPK und der Finanzkommission gesprochen. Ich habe sie eingeladen, in diesen Bericht Einblick zu nehmen. Wir selbst werden, was unseren Teil betrifft, sicher orientieren, wenn die Beschlüsse gefasst sind. Es geht hier weder um Verheimlichung, noch um etwas zu verschleiern, sondern es geht darum, eine seriöse Arbeit zu machen und sicher zu sein, was man beschliesst und erst dann zu orientieren, wenn man Fakten in den Händen hat und nicht einfach in die Luft hinaus etwas sagen muss.

Wir erhalten immer wieder den Vorwurf, der Regierungsrat überschätze alles im Flughafen. Das Gegenteil ist der Fall. Dort wo wir am meisten angegriffen werden, ist bei den Prognosen für die 5. Ausbaustufe, die anfangs der 90er Jahre zugrunde gelegt wurden, inzwischen vom Luftverkehr weit übertroffen sind. Man will uns jetzt Vorwürfe machen, wir hätten nicht die Wahrheit gesagt, als ob Prognosen, besonders wenn sie in die Zukunft weisen, so einfach zu machen wären. Das 5. Ausbauprojekt ist sehr seriös aufgebaut worden. Das Projektmanagement hat regelmässig dem Flughafenausschuss einen Standbericht abzuliefern, so dass alle drei Partner den Fortschritt beurteilen können. Wir sind zur Zeit immer noch in der Planungs- und in der Konzessionierungsphase, die Rahmenkonzession wurde vom Bund mit sehr viel Verspätung zwar erteilt, im Moment sind die Einsprachen beim Bundesgericht hängig. Ich hoffe – wir können dem Bundesgericht ja keine Vorschriften machen –, dass die Bundesrichter sich auch bewusst sind, dass sie mit einer raschen Entscheidung Arbeitsplätze sichern und ein grösseres Investitionsvolumen auslösen können.

In diesem Sinn möchte ich noch eine kurze Bemerkung machen zu den Schallschutzkosten. Die Schallschutzkosten gehören nicht in die 5. Bauetappe, auch wenn in der Konzession hier ein Dezibelwert festgelegt wurde. Die Schallschutzmassnahmen sind vom Umweltschutzgesetz vorgegeben und müssen dann ausgeführt werden, wenn die Grenzwerte für die Landesflughäfen festgelegt sind. Dazu hat sich bis jetzt der Bund noch nicht durchringen können. Er hat in der Konzession eine 65 Dezibel A-Isokurve verlangt und die Regierung verpflichtet zu sagen, wie sie in diesem Gebiet allenfalls die Schallschutzmassnahmen vorantreiben würden.

Herr Vischer hat gesagt, man sollte sich unabhängig vom Flughafen den Wirtschaftsstandort aufbauen. Da gehe ich mit Ihnen einig. Aber ohne Flughafen geht es nicht. Der Wirtschaftsstandort Zürich beheimatet sehr viele sogenannte Headquarter-Firmen, die den Standplatz hier haben. Wenn wir sie nicht verlieren wollen, müssen wir ihnen vernünftige und gute Flugverbindungen anbieten, ungeachtet der sich modernisierenden Telekommunikation. Es hat sich gezeigt, und es wird sich auch weiterhin zeigen, dass das persönlich Gespräch und der persönliche Kontakt trotz aller Telekommunikation nie ganz ausgeschaltet werden kann.

In diesem Sinne habe ich meine Erklärung abgegeben. Der Regierungsrat wird Sie orientieren, sobald die Zeit dazu reif ist.

Die Interpellantin hat ihre Erklärung abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Beschluss des Kantonsrates betreffend Neubau einer Toilettenentleerungsstation auf dem Flughafen Zürich (Antrag des Regierungsrates vom 19. Juni 1996 und geänderter Antrag der Kommission vom 28. Januar 1997) **3509 a**

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil), Präsident der vorberatenden Kommission: Gestatten Sie mir eine Vorbemerkung: Ich spreche hier zu einem Geschäft, das zum Himmel stinkt – oder das noch mehr zum Himmel stinkt, wenn wir nichts unternehmen. Ich weiss auch, dass man davon nicht allzu gerne spricht, weil es für die einen unappetitlich und für die anderen unangenehm ist. Wir haben es im wahrsten Sinne des Wortes zu erledigen, und ich bitte Sie deshalb um Verständnis dafür, wenn es hie und da nicht sehr angenehm tönt. Aber wie gesagt, wir sprechen ja darüber und sprechen bringt keine Geruchsemissionen mit sich. Sie brauchen sich also deswegen nicht die Nase zuzuhalten. Wenn Sie sich aber in der gegenwärtigen Toilettenentleerungsstation befinden, dann sehr wohl. Wenn Sie dann die Nase und das Maul zuhalten, dann ist es noch ein bisschen ruhiger, dann haben wir alle gewonnen.

Beschreibung der bisherigen Anlage:

Auch wenn wir mit dem Flugzeug unterwegs sind, kommt es vor, dass wir die Toilette aufsuchen, um eben unser Geschäft zu erledigen. Auch wenn wir uns in der Luft befinden, wird aber unser Abfall nicht gleich in Luft aufgelöst. Er wird vielmehr in einen Tank abgesaugt und bleibt dort bis zur Landung. Es sind aber nicht nur unsere menschlichen Abfallstoffe, die dorthin gehen, sondern es kommt auch vor, dass das stille Örtchen für verbotenes Tun benutzt wird. Beispielsweise für einen tüchtigen Schluck aus der Flasche, dies gilt für Angehörige derjenigen Religionen, wo der Alkoholenuss verboten ist. So sieht es niemand und auch Allah wird es verzeihen. So verschwindet eben auch die geleerte Flasche im Tank. Generell muss gesagt werden, dass hier organisch hoch belastete Abfälle entstehen, die neben Desinfektionsmitteln auch Farbstoffe und Glykol enthalten können.

In Zürich Kloten werden diese Stoffe nach der Landung aus dem Flugzeug in einen besonderen Tankwagen abgesaugt und in eine Behandlungsstation, eben der Toilettenentleerungsstation gebracht, die 1960 erstellt wurde. Dort werden die Abwässer in einen Tank abgelassen, wo sie fürs erste einmal stehen gelassen werden. Dabei senken sich die festen Stoffe ab und werden so von den flüssigen Stoffen getrennt. Schliesslich wird die Flüssigkeit dosiert während den Nachtstunden der Kläranlage Kloten–Opfikon zugeleitet, wo sie weiter verarbeitet und geklärt wird. Die Feststoffe gehen in die Kehrlichtverbrennungsanlage und werden dort entsorgt.

Ein besonderes Problem bilden Zusatzstoffe, wie beispielsweise Glykol, das zur Enteisung eingesetzt wird. Hier ist seit kurzem eine Lösung gefunden worden, in dem Glykol nur dann eingesetzt wird, wenn es

unumgänglich ist, beispielsweise bei sehr tiefen Aussentemperaturen oder wenn ein Flugzeug mit gereinigtem Tank über Nacht in der Kälte stehen bleibt.

So viel zur gegenwärtigen Situation, die Anlage ist veraltet, störungsanfällig und muss dauernd repariert werden. Sie entspricht den Gewässerschutzvorschriften nicht mehr und stinkt je nach Anfall bestialisch. Hier ist zu bedenken, dass die Mulden mit dem Grobanteil vom Personal entleert werden müssen, wahrlich keine attraktive Arbeit. Dies mag auch der Grund gewesen sein, dass die Kommission keine Besichtigung vor Ort vorgenommen hat. Darüber hinaus liegt die gegenwärtige Anlage im Bereich des Flughafens selbst; dort soll ein Catering Neubau entstehen, dort wo das Catering ist, soll der Bahnhof Flughafen erweitert werden. Somit ein Grund mehr für einen Neubau der Toilettenentleerungsstation.

Was bringt diese neue Einrichtung?

Vor allem wird es weniger stinken und die Behandlung wird vereinfacht. Die neue Anlage wird in die Nähe des Tanklagers – also und richtigerweise – an die Peripherie des Flughafens verschoben. Sie befindet sich auch ausserhalb schützenswerter Grundwassergebiete. Das neue Gebäude wird über zwei Etagen verfügen, die eine ist unterirdisch, wo je ein Auffang- und Stapelbehälter sowie die Maschinenräume vorgesehen sind. Darüber liegt die eigentliche Entleerungsstation oder Entleerungsbox, dazu ein Raum für die Siebgutentfernung sowie der Glykolraum. Das Gebäude wird eine Höhe von 4,4 Metern und einen Grundriss von 10,7 mal 12,9 Metern aufweisen. Das System wird anders sein. Das Toilettenabwasser, das in den Tankfahrzeugen ist, wird in eine Entleerungsbox über eine Bodenöffnung in den darunter befindlichen Auffangbehälter abgelassen. Im Keller ist ein Mazerator installiert, der saugt das Rohwasser aus dem Auffangbehälter an und zerkleinert die sperrigen Inhaltsstoffe grob. Anschliessend wird das Abwasser auf mechanischem Weg ausgesiebt. Das Siebgut – hier sind dann auch die erwähnten Glasflaschen dabei – fällt in einen Kehrichtcontainer und wird anschliessend zur Kehrichtverbrennungsanlage abtransportiert.

Das gesiebte Abwasser gelangt ins Stapelbecken, wo es während rund drei Tagen gestapelt und mittels einer Belüftung frisch gehalten wird. Damit werden Schadstoffe abgebaut. Eine saure Gärung soll vermieden werden und die Geruchsimmissionen werden sich ebenfalls in Grenzen halten. Sollte sich Schaum bilden, wird er entweder wieder in die Flüssigkeit gezogen oder – sollte dies nicht ausreichen – die Schaumbildung wird mit Antischaummittel unterdrückt. Die warme Abluft der Gebläse

dient im Winter der Vorwärmung der Frischluft und somit auch zur Beheizung einzelner Räumlichkeiten. Schliesslich wird das vorbehandelte Abwasser mitsamt den Schlammfeststoffen mit einer Dosierpumpe dem Stapelbehälter entnommen und gelangt entweder nur in den Nachstunden oder über den ganzen Tag verteilt zur kommunalen ARA Kloten–Opfikon. So viel zum neuen Verarbeitungssystem.

Können bessere Resultate mit biologischer Vorbehandlung der Abwässer erzielt werden? Diese Frage haben wir uns in der Kommission gestellt und sie kann mit Nein beantwortet werden. Es wurden Versuche mit einer biologischen Vorbehandlung der Abwässer angestellt, es hat sich aber herausgestellt, dass dank dem gewählten Verfahren eine Qualität erreicht werden kann, die von der ARA Kloten–Opfikon ohne Leistungsbeeinträchtigung verarbeitet werden kann.

Wer soll das bezahlen?, oder einige Bemerkungen zu den Kosten: Zuerst der Kanton, anschliessend wird es über die Flughafenrechnung zurückbezahlt. Die Vorlage weist ein Investitionsvolumen von 3,18 Millionen Franken mit jährlichen Folgekosten von 488'000 Franken aus. Die Kommission hat sich auch damit eingehend befasst und verschiedene Ausgabenposten kritisch hinterfragt.

Zum ersten die Honoraraufwendungen: Sie machen rund 17 Prozent des ganzen Projektes aus. Der Vertreter des Ingenieurbüros konnte uns aber darlegen, dass die Kosten ausgewiesen sind und gemäss SIA berechnet sind und folgende Leistungen umfassen: Architekt, Bau- und Verfahreningenieur, Elektroingenieur, HLKS-Ingenieur, Geometer, Korrosionsspezialist, Grundlagenbeschaffung und Inbetriebsetzung. Sie sehen daraus, dass es für die Realisation die verschiedensten Spezialisten braucht, damit eine wohlriechende, gute Lösung herauskommt.

Zum zweiten die Kosten für Unvorhergesehenes: Hier sind gleich zwei Mal Kosten für Unvorhergesehenes ausgewiesen worden. Wohl hält doppelt genäht besser, aber hier ist es einmal zuviel. Es konnten auch keine einsehbaren Gründe genannt werden, weshalb diese Kosten zweimal und in dieser Höhe ausgewiesen werden. Dies hat die Kommission grossmehrheitlich dazu bewogen, den Kredit um 180'000 Franken auf 3 Millionen Franken zu kürzen. Damit verbleiben für diesen Posten immer noch 131'000 Franken, der 4 Prozent der Projektsumme entspricht. Dies muss ausreichen und diese Kürzung darf nicht dazu führen, dass nun die Unternehmer zu widersinnigen Preiskonkzessionen gezwungen werden. Ich möchte dies hier ausdrücklich festhalten. Ein

Minderheitsantrag auf Belassung der Kreditsumme wurde nicht gestellt.

Zum dritten der Landerwerb: In der Weisung sind Kosten über 205'000 Franken für Landerwerb vorgesehen. Das Land gehört vorläufig noch der Swissair. Das Geld muss zur Verfügung stehen, damit es schlimmstenfalls zur Auszahlung gelangen kann. Allerdings wird danach getrachtet, dass auf dem Flughafenareal Land abgetauscht werden kann. Es ist aber richtig, dass dieser Wert ausgewiesen wird. Damit eine richtige Zinsbelastung bei den Folgekosten ausgewiesen wird, sind die Kosten für den Landerwerb eingesetzt.

Zu den Folgekosten: Diese Kosten werden über die Flughafenengebühren finanziert und sind auch dann noch gedeckt, wenn die Flughafenengebühren gesenkt werden. Sie werden auf 6 Rappen je Passagier veranschlagt. Selbstverständlich wird bei der neuen Anlage dafür gesorgt, dass die Verursacher genau erhoben werden. Dies geschieht bei der Entleerung des Tankfahrzeugs, in dem der Chauffeur den Code der entsprechenden Fluggesellschaft vor dem Entleeren eingibt. Dank dieser Angabe kann in der Folge die genaue Menge erhoben und der betreffenden Fluggesellschaft direkt und vollautomatisch belastet werden.

Zur Kommissionsarbeit und zu einigen Fragen: Die Kommission hat dieses Projekt an zwei Sitzungen besprochen, dabei sind verschiedene Fragen aufgetaucht, die ich hier auszugsweise erwähnen möchte. Weshalb ist dieses Projekt nicht Bestandteil der 5. Ausbautappe des Flughafens, oder wäre die Einleitung der Abwässer in eine grosse Kläranlage – beispielsweise Werdhölzli – ohne Vorbehandlung möglich oder wie lange ist die Abnahme der Abwässer aus der Entleerungsstation durch die ARA Kloten–Opfikon sichergestellt.

Zur 5. Ausbautappe des Flughafens: Der Bau der Toilettenentleerungsstation ist eines der Projekte, die von diesem Vorhaben unabhängig sind. In der Vorlage zur 5. Bautappe war dieses Projekt neben dem Entlastungskanal, dem begehbaren Leitungskanal und weiteren Vorhaben als nicht zur 5. Ausbautappe zugehörig explizit aufgeführt. Die separate Vorlage für dieses Vorhaben ist somit begründet und ausgewiesen.

Zur unbehandelten Einleitung in eine Grossanlage, zum Beispiel das Werdhölzli in Zürich: Wie dargelegt worden ist, umfassen diese Abwässer auch fremde Feststoffe, wie diese Glasflaschen. Es macht wenig Sinn, diese kilometerweit zur Kläranlage Werdhölzli zu schwemmen. Die Feststoffe müssten also so oder so herausgesiebt werden. Ob man diese Flaschen einer Glassammlung mitgibt, ist eine andere Frage. Allein dieser Umstand zeigt auf, dass der Bau dieser Anlage ausgewiesen ist.

Zu den Enteisungsabwässern: Hier könnte man sich vorstellen, dass man diese mit den Toilettenabwässern reinigen könnte. Dies würde die vorgesehene Entleerungsstation nicht überflüssig machen, da auch hier eine Vorbehandlung nötig ist.

Zur Abnahmegarantie der Abwässer aus der Entleerungsstation durch die ARA Kloten–Opfikon: Es besteht zwischen den Gemeinden Kloten und Opfikon sowie dem Flughafen ein Kläranlagen–Zweckverbandsvertrag, der auf unbestimmte Zeit abgeschlossen ist. Sollte diese Kläranlage ihren Betrieb einstellen, müsste das Abwasser einer anderen Kläranlage – beispielsweise Werdhölzli – zugeführt werden. Auch hier müsste es dosiert und vorbehandelt geschehen. In diesem Zusammenhang ist eine Abwasserleitungsverbindung zwischen dem Gebiet Opfikon und Oberhauserried geplant. Von dort aus könnte das Abwasser ins Werdhölzli geleitet werden. Ich habe es schon erwähnt, trotzdem muss vorgängig getrennt werden. Dies soll an einem geeigneten Ort auf dem Flughafenareal, eben dieser Toilettenentleerungsstation geschehen.

Sagen Sie Ja, damit es weniger stinkt. Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig Eintreten und Genehmigen der Vorlage, wobei wir vereinbart haben, dass ich diese Ausführungen im Namen der Kommission machen darf und auf weitere Wortmeldungen aus der Kommission verzichtet werden soll. Dies als Beitrag zur Effizienzsteigerung im Ratsbetrieb. An dieser Stelle möchte ich meinen Kolleginnen und Kollegen aus der Kommission, der Kommissionssekretärin Marianne Heusi, Regierungsrat Homberger und allen betroffenen Spezialisten aus den verschiedenen Direktionen und Unternehmungen bestens für die gute Zusammenarbeit danken.

Ich möchte Sie also namens der einstimmigen Kommission bitten, auf die Vorlage 3509 a einzutreten und sie mit einem Kreditbetrag von 3 Millionen Franken zu genehmigen. Die neue Toilettenentleerungsstation wird damit den heutigen Anforderungen entsprechen, der Ablauf kann weitestgehend automatisiert und die Arbeitsbedingungen für das

Personal können verbessert werden. Ebenso wird darauf geachtet, dass der Anteil schwer abbaubarer Stoffe, wie beispielsweise Glykol, auf ein striktes Minimum beschränkt wird. Dank Ihrem Ja zu dieser Vorlage wird es im Flughafen Kloten inskünftig weniger zum Himmel stinken.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt wurde.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

II.

III.

IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 105 : 0 Stimmen, nach Einsicht in einen Antrag der Kommission:

I. Für den Bau einer Toilettenentleerungsstation auf dem Flughafen Zürich wird ein Objektkredit von 3,0 Millionen Franken bewilligt.

II: Die Kreditsumme erhöht oder ermässigt sich entsprechend der Entwicklung der Baukosten zwischen Aufstellung der Kostenschätzung (Preisbasis 31. Dezember 1995) und der Bauausführung.

III. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Fakultatives Referendum:

Die Vorlage geht zur Publikation im Amtsblatt unter Ansetzung einer Referendumsfrist.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Beschluss des Kantonsrates über die Aufhebung der parlamentarischen Immunität der Mitglieder des Büros und des Beschwerde- und Petitionsausschusses des Büros des Kantonsrates.

(Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 14. März 1997)
KR-Nr. 98/1997

Ratspräsidentin Esther Holm: Die Mitglieder des Büros sind angeschuldigte und haben in den Ausstand zu treten. Ich bitte deshalb den Alterspräsidenten, Dr. Werner Hegetschweiler, den Vorsitz zu übernehmen. Die Büromitglieder und die BPA-Mitglieder sind gebeten, sich auf die Tribüne zu begeben.

Alterspräsident Dr. Werner Hegetschweiler (FDP, Langnau a. A.): Ich schlage Ihnen zur Behandlung von Traktandum Nr. 5 und Nr. 6 ein provisorisches Büro vor: Als Sekretär Daniel Schloeth, Zürich, als Stimmenzähler Julia Gerber Rüegg, Wädenswil, Ernst Stocker, Wädenswil, Gustav Kessler, Dürnten, und Richard Stucki, Andelfingen. Sind Sie mit diesen Vorschlägen einverstanden? Dann erkläre ich die Genannten als gewählt und bitte Daniel Schloeth zu mir zu kommen. Die beiden Geschäfte KR-Nr. 98/1997 und KR-Nr. 111/1997 wurden der Geschäftsprüfungskommission zur Antragstellung zugeteilt.

Martin Bornhauser (SP, Uster), Vizepräsident der GPK: Gestatten Sie mir zwei Vorbemerkungen, die für beide Vorlagen Gültigkeit haben. In beiden Strafanzeigen wird dem Büro des Kantonsrates vorgeworfen, es habe seine kantonsrätliche Oberaufsichtsfunktion über die Justiz nicht wahrgenommen. Der Kantonsrat hat tatsächlich eine Oberaufsichtsfunktion über die Rechtspflege. Er ist aber nicht vorgesetzte Gerichtsinstanz, der den Gerichten im Kanton konkrete Weisungen erteilen oder von Amtes wegen oder auf Beschwerde hin deren Entscheide ändern könnte. Artikel 56 der Kantonsverfassung verbietet sowohl der Exekutive als auch der Legislative ausdrücklich, ein von einem zuständigen Gericht gefälltes Urteil aufzuheben oder abzuändern. Die parlamentarische Aufsicht über die Rechtspflege beschränkt sich daher auf die Festlegung der Rahmenbedingungen für die Tätigkeit der Justiz. Dies geschieht durch Erlass und Änderung der Gesetze, Genehmigung der Geschäftsberichte und weitere im Kantonsratsgesetz festgelegte Tätigkeiten.

Beide Strafanzeigen tragen rechthaberische, ja querulatorische Züge. Nichts wäre daher näher gelegen, als die Geschäfte abzuschmettern.

Gerade das wollte die GPK nicht. Wir haben uns bemüht, die Vorbringen sorgfältig zu prüfen, unter Wahrung der grösstmöglichen Objektivität und unter Einhaltung aller materiellrechtlichen und formellrechtlichen Regeln. Das Resultat unserer Überprüfung haben wir Ihnen in ausführlichen Weisungen zukommen lassen. Ich verzichte daher bewusst auf die Darstellung der Ausgangslage und der rechtlichen Aspekte und beschränke mich auf das Allerwesentlichste. Dies in der Meinung, die Behandlungszeit im Rat lasse sich so verkürzen. Aber auch, das sei nicht verschwiegen, weil wir den Anzeigerstattern hier im Rat keine grosse Plattform bieten wollen. Es darf nicht zur Mode werden, dass nicht akzeptierte Gerichtsurteile ans Parlament weitergezogen werden.

Zur Vorlage KR-Nr. 98/1997: Cesar Dunkel verlangt in verschiedenen Eingaben an das Büro des Kantonsrates und den BPA des Büros des Kantonsrates Folgendes:

1. Die Disziplinierung von Bezirks- und Obergerichten wegen falscher Rechtsanwendung in seinen hängigen Zivilprozessen.
2. Die Zuweisung seiner noch hängigen Gerichtsverfahren an andere Gerichte.
3. Den Erlass von Weisungen an alle Gerichtsinstanzen, sich an die Offizialmaxime zu halten.
4. Dafür zu sorgen, dass den mittellosen, unvertretenen Laien die unentgeltliche Rechtspflege nicht verweigert wird.
5. Die Ernennung einer unabhängigen Kommission mit staatsanwaltschaftlichen Funktionen zur Überprüfung der Missstände im Zürcher Gerichtswesen.

In seiner Strafanzeige vom 1. Januar 1997 bemängelte er, das Büro und der BPA des Büros hätten es verstanden, alle seine Eingaben mit falschen Begründungen abzuweisen, diesen auszuweichen oder mit unzulässigen Mitteln gar nicht darauf einzutreten; sinngemäss also Amtsmisbrauch. Kantonsratspräsident Laufer, später Kantonsratspräsident Kägi und zuletzt Kantonsratspräsidentin Holm haben Dunkels Eingaben in teilweise mehrseitigen Briefen beantwortet. Sie haben in umfassender, rechtlich korrekter und im Ton und Inhalt einwandfreier Art und Weise dargelegt, warum der Kantonsrat auf seine Eingaben und Anträge nicht eintreten konnte, ja nicht eintreten durfte. Die GPK konnte auch nach ausführlicher Prüfung der Lage kein vorwerfbares oder gar strafrechtlich relevantes Fehlverhalten des Büros oder des BPA ausmachen. Sie betrachtet es daher als absolut unverhältnismässig,

wenn gegen die genannten Ratsmitglieder Strafuntersuchungen angehoben würde.

Da keine Gründe ersichtlich sind, solche Strafverfahren könnten im öffentlichen Interesse sein, beantragt Ihnen die GPK die parlamentarische Immunität nicht aufzuheben.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt wurde.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 103 : 0 Stimmen, nach Einsicht in einen Antrag der Geschäftsprüfungskommission:

I. In der Sache Cesar Dunkel gegen die Mitglieder des Büros des Kantonsrates und die Mitglieder des Beschwerde- und Petitionsausschusses des Büros des Kantonsrates wird, gestützt auf § 38 Absatz 1 des Kantonsratsgesetzes, die parlamentarische Immunität nicht aufgehoben.

II. Mitteilung an die Staatsanwaltschaft des Kantons Zürich.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Beschluss des Kantonsrates über die Aufhebung der parlamentarischen Immunität der Mitglieder des Büros des Kantonsrates (Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 4. April 1997)

KR-Nr. 111/1997

Martin Bornhauser (SP, Uster): In seiner Anzeige vom 5. Februar 1997 bemängelt Marcel Blunier, das Büro des Kantonsrates habe es unterlassen, aufsichtsrechtliche Massnahmen oder Strafuntersuchungen gegen das Verwaltungsgericht und den Regierungsrat einzuleiten. Es habe sich daher einer Amtspflichtverletzung schuldig gemacht. Die heutige Kantonsratspräsidentin hat Marcel Blunier mit Schreiben vom 16. Januar 1997 über den Nichteintretensentscheid und seine Gründe orientiert. Das Schreiben ist umfassend, rechtlich korrekt und im Ton und Inhalt einwandfrei. Die Ratspräsidentin legt darin dar, warum der Kantonsrat auf Bluniers Anträge nicht eintreten wollte und konnte, ja nicht durfte. Auch hier konnte die GPK nach ausführlicher Prüfung der Unterlagen kein vorwerfbares oder gar strafrechtlich relevantes Fehlverhalten des Büros des Kantonsrates feststellen. Sie betrachtet es daher

als absolut unverhältnismässig, wenn gegen die genannten Ratsmitglieder Strafuntersuchungen angehoben würde.

Da auch keine Gründe ersichtlich sind, solche Strafverfahren könnten im öffentlichen Interesse stehen, beantragt Ihnen auch hier die GPK, die parlamentarische Immunität nicht aufzuheben.

Thomas Büchi (Grüne, Zürich): Ich beantrage nicht, dass man die parlamentarische Immunität des Büros aufhebt. Ich habe bei diesem zweiten Gesuch ein schlechtes Gefühl und zwar aus folgendem Grund: Ich gebe zu, dass ich die Akten nicht voll eingesehen habe. Ich denke, der Kantonsrat hat über Jahre schon ein paarmal mit Leuten Probleme gehabt, die am Anfang des Instanzenweges etwas bemängeln oder monieren, wo sie nach meiner Ansicht Recht haben. Dieser Fall Blunier ist ein ähnlicher Fall. Am Anfang seines ellenlangen Instanzenweges bis zum Bundesgericht denke ich, hat er den Finger auf einen wunden Punkt im Verfahren gelegt. Aus verschiedenen Gründen, oft sind es falsche Rechtsmittel und zu einem falschen Zeitpunkt ergriffen, werden die Begehren dieser Leute bis zur höchsten gerichtlichen Instanz abgelehnt. Sie gelangen als letzte Hilfe frustriert an uns. Dann kommt dieses Schreiben, das kann ich verstehen, in dem wir sagen, wir dürfen in die Rechtsprechung nicht eingreifen.

Ich habe eine Bitte ans Büro und auch an den Petitionsausschuss, zu überprüfen, ob wir hier nicht manchmal den Tonfall ändern müssen und das direkte Gespräch suchen. Sie erinnern sich an Fälle wie Altkantonsratspräsident Egli, der über Jahre hinweg sämtliche Mitglieder dieses Rates mit ellendicker Post heimsuchte, bis er abberufen wurde. Tragische Fälle von Bürgerinnen und Bürgern, denen im Leben unrecht geschehen ist, die dann bis zum Schluss das nicht mehr überwinden können. Wir hier im Rat haben normalerweise den Standardbrief und die Standardantwort zur Hand. Leider können wir gerichtliche Urteile nicht korrigieren. Es scheint mir wichtig und ich sah nach, was in der Verfassung steht, «vorbehalten bleibt bei allen Verfahren der Rechtsmittelinstanzen die Begnadigung». Es steht nicht, dass wir nur begnadigen können, wer im Gefängnis sitzt, wie letzte Woche, wo wir zu recht gesagt haben, da wäre die Strafe unverhältnismässig. Begnadigung müsste die Möglichkeit des Rates mit einschliessen, einem Bürger oder einer Bürgerin mitzuteilen, wir sind der Ansicht, hier wurde etwas falsch ausgelegt, ohne das Gerichtsurteil korrigieren zu können. Ich denke hier gilt: «Qui fait le ton, fait la musique».

Wir müssen etwas anders mit diesen Bürgerinnen und Bürgern umgehen, weil wir uns solche Leute, die ewigen Feinde dieses Staatswesens, die alles unternehmen werden, später diesem Staat zu schaden, das ist eine grosse Tragik. Das kurz zu diesem Fall, er lässt uns traurig und ratlos zurück. Selbstverständlich stimme ich überein mit Herrn Bornhauser, das Büro trifft hier keine Schuld, aber im Umgang mit solchen Leuten bitte ich um eine Neubeurteilung oder eine Neuausrichtung.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt wurde.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 108 : 0 Stimmen, nach Einsicht in einen Antrag der Geschäftsprüfungskommission:

I. In der Sache Marcel Blunier gegen die Mitglieder des Büros des Kantonsrates wird, gestützt auf § 38 Absatz 1 des Kantonsratsgesetzes, die parlamentarische Immunität nicht aufgehoben.

II. Mitteilung an die Staatsanwaltschaft des Kantons Zürich.

Alterspräsident Werner Hegetschweiler: Der Zürcher namens Hegetschweiler sass heute auf dem Bock, weil er im Rat das höchste Alter hat, deshalb fand die Verhandlung statt. Ich bitte das Büro die verlängerte Pause abubrechen und die Arbeit wieder zu übernehmen. (Applaus)

Das Geschäft ist erledigt.

7. Änderung der Kantonsverfassung (Einführung des Stimm- und Wahlrechts für Auslandschweizerinnen und Auslandschweizer)
Einzelinitiative Max Höpli, Zürich, vom 28. Oktober 1996

KR-Nr. 367/1996

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Gestützt auf das Vorschlagsrecht des Volkes reiche ich folgende Einzelinitiative ein:

Antrag:

Die Rechtsnormen seien dahingehend abzuändern, das Stimm- und Wahlrecht für Auslandschweizerinnen und Auslandschweizer, die im Kanton Zürich angemeldet sind, einzuführen.

Das Auslandschweizer Stimm- und Wahlrecht hat den folgenden Umfang:

1. Kantons- und Regierungsratswahlen. Regierungsratswahlen nur im ersten Wahlgang.
2. Ständeratswahlen nur im ersten Wahlgang.
3. Kantonale Volksabstimmungen
4. Gemeinderatswahlen (Legislative) und Stadtratswahlen (Exekutive). Stadtratswahlen nur im ersten Wahlgang.
5. Kantonale Initiativen und Referendumsbegehren dürfen unterzeichnet werden, womit wie bei eidgenössischen Initiativen, eine vierjährige Verlängerung beim Stimmrecht gewährleistet wird.

Begründung:

Die Kantone haben wichtige (im Vergleich zu andern Ländern noch nationale) Kompetenzen in der föderalistischen Schweiz.

Der Kanton Zürich hat grossen politischen Einfluss auf die andern Kantone.

Kantone, z.B. Solothurn und Tessin, die noch weniger bevölkert sind als der Kanton Zürich, haben das kantonale Auslandschweizerstimmrecht schon eingeführt.

Es kostet nicht so viel mehr, da die meisten kantonalen und eidgenössischen Abstimmungen am gleichen Datum stattfinden.

Für die Prüfung meines Anliegens danke ich Ihnen bestens.

Mario Fehr (SP, Adliswil): Es geht bei dieser Einzelinitiative um eine Besserstellung der Auslandschweizerinnen und Auslandschweizer im Bereich der politischen Rechte. Dies ist ein Anliegen, das den Auslandschweizerinnen und Auslandschweizern – jedenfalls vielen unter ihnen – ein wichtiges ist, weil die Ausübung der direkt demokratischen politischen Rechte für sie ein wertvolles Bindeglied zur Schweiz darstellt. Es wird in dieser Einzelinitiative fest moniert, dass der Kanton Zürich – sagen wir – vorsichtig zurückhaltend ist bei der Gewährung dieser politischen Rechte für Auslandschweizerinnen und Auslandschweizer. Dass der Kantonsrat die gleiche Ansicht vertritt, hat er schon einmal bewiesen, in dem er oppositionslos am 22. April ein Postulat von Ruedi Keller, Hochfelden, und mir überwiesen hat für das Stimmrecht für Auslandschweizerinnen und Auslandschweizer bei den Ständeratswahlen, und zwar für beide Wahlgänge. Die Einzelinitiative will dies nur für den ersten Wahlgang, einer der vielen Mängel, die

diese Einzelinitiative unseres Erachtens aufweist. Ich möchte darauf verzichten, die einzelnen Mängel hier aufzulisten, weil wir davon überzeugt sind, dass das Grundanliegen, die Besserstellung der Auslandschweizerinnen und Auslandschweizer im Bereich der politischen Rechte ein wichtiges und wertvolles ist, weil wir meinen, dass mindestens im Bereich der Ständeratswahlen dieses Recht gewährleistet werden muss und bei den übrigen Bereichen dieses zumindest geprüft werden sollte.

Die SP-Fraktion wird deshalb diese Einzelinitiative in Konsequenz ihres eigenen Vorstosses vorläufig unterstützen, mit der Betonung auf vorläufig, weil wir es prüfenswert finden, hier diesen Bereich der politischen Rechte als Ganzes anzusehen, weil wir finden, der Zeitpunkt, da ohnehin ein solches Postulat überwiesen ist, ist ein guter.

Daniel Schloeth (Grüne, Zürich): Auch die Grüne Fraktion wird diese Einzelinitiative vorläufig unterstützen. Es ist ein Anliegen, das geprüft werden soll und prinzipiell unsere Sympathie genießt. Es ist auch so, dass mittlerweile viele Länder in Europa auch anderswo ihren Bürgerinnen und Bürgern die Teilnahme gestatten, auch wenn sie im Ausland wohnhaft sind. Zudem hört man, dass eine Neuauflage des Wahlgesetzes vor der Tür stehen soll, da kann man es ohne grossen Aufwand in diesem Zusammenhang prüfen und eventuell darin aufnehmen. Wir unterstützen dies vorläufig.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 53 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

Hier werden die Beratungen unterbrochen.

Erklärung der EVP-Fraktion

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): gibt folgende Fraktionserklärung ab: Vor vierzehn Tagen hat sich unsere Fraktion in einer Erklärung gegen die Gewalt von Rechts gewehrt. Heute protestieren wir gegen die Gewalt von Links, konkret gegen die Ausschreitung der «Linksautonomen», die am vergangenen Samstagabend im Niederdorf randaliert und erhebliche Sachschäden angerichtet haben. Ausserordentlich besorgt darüber sind wir, dass es auch dieses Mal, obwohl die Polizei mit starken Kräften präsent war, nicht möglich war, die öffentliche Ordnung und Sicherheit zu garantieren und Straftaten grösseren Ausmasses zu verhindern. Wir verzichten bewusst darauf, irgend jemandem die Schuld an dieser bedauerlichen Feststellung und Tatsache zuzuschieben. Wir halten aber fest, dass in einem demokratischen Rechtsstaat, wie wir ihn kennen und nicht preisgeben wollen, das Gewaltmonopol allein bei der Polizei liegt, was andererseits diese und die Behörden dazu verpflichtet, in keiner Art und Weise Gewalt von anderer Seite zu tolerieren, auch nicht in scheinbar unbedeutendem Masse. Es beunruhigt uns ausserordentlich, dass wir wiederum feststellen müssen, dass diese Aufgaben nicht erfüllt worden sind. Setzt die Polizei die Rechtsordnung aber nicht durch und setzt der Staat seine Machtmittel nicht entschlossen ein, so entsteht ein Machtvakuum in welchem andere Kräfte eindringen und so letztlich bestimmen, was Recht oder Unrecht, was erlaubt oder nicht gestattet ist.

Zum zweiten Mal ist innert kurzer Folge eine gewisse Ohnmacht des Staates in Zürich sichtbar geworden. Das sind gefährliche Signale gegenüber alle jenen, die ihre Anliegen und Ziele nicht auf dem möglichen rechtsstaatlichen Wege, sondern mit Gewalt und Terror anstreben wollen.

Wir fordern deshalb mit allem Nachdruck eine entschlosseneren und wirksamere Durchsetzung von Recht und Ordnung. Dazu gehört unseres Erachtens auch, dass grössere Zusammenrottungen gewaltbereiter Gruppen frühzeitig aufgelöst und mit Knüppeln und anderen Schlagwerkzeugen ausgerüstet Personen sofort entwaffnet werden. Der schlechten Dinge sind nun drei: Der 1. Mai 1996, 5. April 1997 und 19. April 1997. Lehren und Konsequenzen müssen nun wirklich gezogen sein.

Wir erwarten darum, dass der kommende 1. Mai Tag der Arbeit bleibt und nicht zum Tag des machtlosen Staates verkommt. Bei aller Konsequenz, die wir nunmehr zur Durchsetzung des Rechtsstaates fordern, verschliesst die EVP-Fraktion aber nicht die Augen vor der Tatsache, dass die Ursachen von Unmut und Gewalt damit nicht beseitigt sind. Dazu rufen wir insbesondere die gesellschaftliche Entwicklung, wo sich die Schere zwischen Arm und Reich immer mehr öffnet, sowie die Tatsache, dass immer häufiger die grundlegendsten Erziehungsregeln über Bord geworfen werden und egoistisch individuelles Handeln immer massloser wird.

Erklärung der SVP-Fraktion

Ernst Schibli (SVP, Otelfingen): Namens der SVP-Kantonsratsfraktion gebe ich folgende Fraktionserklärung bekannt: Die skandalösen Vorfälle in der Stadt Zürich vom vergangenen Wochenende dürfen in diesem Ratssaal nicht ohne Bemerkungen verhallen. Obwohl die Demonstration nicht bewilligt, jedoch angekündigt wurde, der Zeitpunkt und der Ort der Kundgebung bekannt waren, unterliess es der Polizeivorstand der Stadt Zürich, Massnahmen zu treffen, damit diese nur auf Gewalt ausgerichtete «Saubannerkundgebung» im Keim hätte erstickt werden können. Allein die Vermummung der Chaoten hätte auf klarer Gesetzesgrundlage ein hartes Durchgreifen nach sich ziehen müssen. Herr Neukomm hat mit seinem Verhalten einmal mehr aufgezeigt, dass für ihn Recht, Sicherheit und Ordnung in der Stadt Zürich keine prioritäre Bedeutung haben. Sein völliges Fehlverhalten degradiert die Polizisten zu Statisten, weil ihnen der politische Würdenträger die Ausübung ihrer Pflichten verunmöglicht. Die SVP-Kantonsratsfraktion verurteilt das Verhalten von Polizeivorstand Neukomm mit Nachdruck und fordert ihn auf, zum Wohl der Stadt Zürich, zum Wohl der Bevölkerung und zum Schutz unserer Rechtsstaates, zurückzutreten.

Erklärung der SP-Fraktion

Mario Fehr (SP, Adliswil): Auch die SP-Fraktion hat sich vor vierzehn Tagen unmissverständlich von der Gewalt distanziert, welche von Skinheads damals ausging. Genauso distanzieren wir uns heute von der Gewalt, welche von einem Teil der sogenannten Autonomen am vergangenen Wochenende in Zürich verübt worden ist. Wer sich mit Schlagstöcken bewaffnet, wer Tränengas einsetzt und wer Unbeteiligte gefährdet, der muss zur Kenntnis nehmen, dass diese Mittel in einer

Demokratie keinen Platz haben. Wer den Faschismus wirklich bekämpfen will, der darf sich nicht dessen Methoden bedienen.

Diese Grundhaltung vertreten wir seit einiger Zeit konsequent, auch wenn dies von anderswo mitunter anders gesehen wird. Ich zitiere aus der Fraktionserklärung von Willy Spieler nach den Vorfällen vom 1. Mai: «Der Weg zu mehr Gerechtigkeit ist in einem demokratischen Rechtsstaat niemals ein Weg der Gewalt, das Ziel – einem sozialen und solidarischen Frieden verpflichteten Gesellschaft – muss sich auch in den Methoden widerspiegeln, mit denen es erreicht werden soll. Solidarische Menschen gehen aufrecht ohne vermurmeltes Gesicht und ohne Stahlkugeln in der Hand». Wir ergänzen: Auch ohne Schlagstöcke und ohne Tränengaspetarden.

Zum Polizeieinsatz bemerken wir Folgendes: Wir gehören nicht zu denjenigen selbsternannten Experten, die immer gleich als erstes danach ganz genau wissen, wie sie es besser gemacht hätten. Die Polizei, das gestehen wir ihr zu, muss bei ihrem Einsatz auch gewisse Ermessensspielräume haben. Unseres Erachtens hat die Polizei diese Ermessen am vergangenen Wochenende wahrscheinlich vernünftig und verhältnismässig genutzt. Wir verweisen mit Nachdruck auf das vorhandene Gewaltpotential, welches bei einer Eskalation zu einer regelrechten Schlacht im Niederdorf hätte ausarten können. Zu den Sachbeschädigungen, die wir selbstverständlich nicht gutheissen, wären noch mehr Sachbeschädigungen hinzugekommen, Unbeteiligte wären noch mehr gefährdet gewesen. Dies alles wollen wir nicht. Wir danken der Polizei ganz ausdrücklich für ihren besonnenen und vernünftigen Einsatz.

Mit Schuldzuweisungen ist letzten Endes niemandem gedient. Sie vergiften das politische Klima, sie heizen es weiter an. Wir möchten zu dem nicht Hand bieten. Wir glauben, dass vernünftiges Handeln gefordert ist, dass wir gemeinsam eine entschiedene Haltung an den Tag legen müssen, eine entschiedene Haltung, dass wir Gewalt als Mittel der politischen Auseinandersetzungen in jeglicher Form ablehnen. Die SP-Fraktion tut dies, sie lehnt Gewalt, woher sie auch kommt und wer immer sie auch ausübt, klipp und klar und konsequent ab und wird dies auch in Zukunft so halten.

Ratspräsidentin Esther Holm: Ich bin verschiedentlich gefragt worden, bis wann heute die Sitzung geht. Dazu eine ganz kleine Geschichte: Am letzten Montag hat mich ein Tribünenbesucher dasselbe gefragt, und

ich habe ihm geantwortet, ganz normal von 08.15 Uhr bis 12 Uhr, warum er denn dies frage. Da meinte er: Ja wegen dem Sechseläuten! Da habe ich ihm gesagt: Das Fest kann nicht so wahnsinnig wichtig sein, wenn vom Präsidium niemand eingeladen ist! Also es bleibt bei 12 Uhr.

Erklärung der LdU-Fraktion

Anton Schaller (LdU, Zürich): Was sich zur Zeit in Zürich abspielt, vor allem in den letzten Wochenenden, eignet sich nach Ansicht des LdU nicht für parteipolitische Profilierung. Zuviel steht auf dem Spiel. Was Rechtsextremismus auszurichten vermag, wissen wir. Der Holocaust muss uns immer wieder ein Mahnmal bleiben. In den letzten Wochen mussten wir auch schmerzlich erfahren, dass Mitschuld daran nicht so einfach abzuschütteln ist. Die Geschichte ist unerbittlich und das zu Recht. Aufkeimendem Rechtsextremismus muss uns aufrütteln, muss uns bewusst machen, dass unsere demokratischen Grundrechte immer wieder von neuem zu verteidigen sind. Aufkommender Rechtsextremismus, insbesondere wenn er gewaltsam auftritt, ist mit staatlicher Gewalt Einhalt zu gebieten. Er rechtfertigt aber nie Gewalt, von welcher Seite auch immer. Auch der Gewalt der linksextremen Autonomen ist unerschrocken entgegenzutreten. Hier braucht die staatliche Gewalt, das Instrument Polizei, unsere Solidarität, die Solidarität aller Demokratinnen und Demokraten. Die Ereignisse am Samstagabend haben gezeigt, dass die Autonomen nicht vor faschistoiden gewaltsamen Methoden zurückschrecken. Diesen Methoden hat die Polizei, und wir als politisch Verantwortliche, besonnen aber entschieden entgegenzutreten. Solche Gewaltakte wie vor der «Pumpi-Bar», in unmittelbarer Nähe zum Rathaus, dieser brutalen Gewalt muss Einhalt geboten werden. Dies kann nicht die politische Auseinandersetzung sein und auch nicht die politische Auseinandersetzung mit dem Rechtsextremismus. Allen Anfängen ist zu wehren mit Worten und besonnenen Taten, es braucht die Solidarität aller Parteien in diesem Saal, die Solidarität zu staatlichen Gewalt gegen diese Gewalt der Linksextremen und der Rechtsextremen.

Hier werden die Beratungen fortgesetzt.

8. Spielautomaten im Kanton Zürich (Änderung von § 4 des Unterhaltungsgewerbegesetzes)

Einzelinitiative Martin Müller, Zürich, vom 14. November 1996

KR-Nr. 339/1996

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Es sei § 4 des Unterhaltungsgewerbegesetzes (UGG) (Das Aufstellen und der Betrieb von Geldspielautomaten und anderen Apparaten, bei welchen gegen Leistung eines Einsatzes, Geld- oder Warengewinne abgegeben werden, ist verboten.) dahingehend zu ändern, dass künftig Geldspielautomaten und andere Apparate im Kanton Zürich wieder aufgestellt werden können ohne das Recht zu verletzen.

Begründung:

UGG § 4 ist absolut klar formuliert und bietet keine Rechtsgrundlage, irgendwelche Apparate, die gegen Leistung eines Einsatzes Geld oder Warengewinne abgeben, aufzustellen.

Insbesondere aber verletzt UGG § 4 aufs Gröbste die Rechtsgleichheit. Es kann doch nicht angehen, dass sämtliche Spiele mit Gewinnmöglichkeiten bei denen der Staat beteiligt ist, durch Auslegungen des UGG § 4 als legal betrachtet werden, während die Privatwirtschaft auf der Strecke bleibt, weil durch umgekehrte Auslegung des UGG § 4 alles verboten ist.

Selbstverständlich soll durch eine Lockerung des bestehenden Rechtes nicht Tür und Tore geöffnet werden, unkontrolliert Spielautomaten zu plazieren.

Nach meinen Vorstellungen sollten Spielautomaten nur noch in bewilligten Lokalen wie Spielsalons gestattet werden.

Ich bin sicher, dass mit einer guten Regelung auch die Bevölkerung einverstanden ist.

Nicht zuletzt weil wieder Steuereinnahmen winken und Arbeitsplätze geschaffen werden.

In diesem Sinne bitte ich Sie um Unterstützung meiner Initiative.

Liliane Waldner (SP, Zürich): Die direkte Demokratie ist eine wunderbare Einrichtung. Sie erlaubt den Bürgerinnen und Bürgern sowie Interessengruppen ihre Anliegen immer wieder zur Sprache zu bringen. So haben auch Minderheiten und institutionell Schwache eine Chance. Wir können zum selben Anliegen immer wieder abstimmen. Schliesslich ändern sich im Verlaufe der Zeit die Bedingungen und Einstellungen der Bevölkerung. Auch dies kann nicht nur mit Hilfe von Umfragen und statistischen Erhebungen, sondern auch mittels Volksabstimmungen regelmässig getestet werden.

Zur vorliegenden Einzelinitiative Müller: Über Zulassung oder Verbot von Geldspielapparaten kann immer wieder diskutiert werden. Auch hier kann sich die öffentliche Meinung ändern und das Volk sich seine letzte Entscheidung offen halten. Wir haben in diesem Jahrzehnt bereits zweimal über die Akzeptanz von Geldspielautomaten abgestimmt. Warum sollen wir dann nicht noch einmal darüber abstimmen? Es mag auch in der Politik Dauerbrenner geben und für mich, auf dieses Thema quasi abonnierte und profilierte Politikerin, wäre es wohl angenehm, ein so emotionsgeladenes und publizitätsträchtiges Thema ständig am Köcheln zu erhalten. Das Instrument der Einzelinitiative ist sinnvoll um neue Themen oder vom Establishment vernachlässigte Themen zu lancieren. Materiell bringt die Einzelinitiative Müller nichts Neues. Wir haben bereits zweimal über diesen Themenkreis abgestimmt. Am 2. Juli 1991 sagte das Volk mit 151'315 gegen 145'512 Stimmen Ja zum Verbot von Geldspielautomaten. Am 12. März 1995 wurde die negative Haltung des Volkes zu den Geldspielapparaten mit 215'826 gegen 141'011 Stimmen bestätigt. Der Anteil der Ablehnung der Geldspielautomaten stieg von 51 Prozent auf über 60 Prozent. Der Trend ist klar.

Die Kostenfrage der in Anspruchnahme unserer demokratischen Institutionen darf keine Rolle spielen, deren Nutzung ist ein Menschenrecht. Die Einzelinitiative soll aus anderen Erwägungen nicht vorläufig unterstützt werden. In diesem Jahrzehnt lösten zwei Volksinitiativen einen Entscheid mit klarem Trend der Verstärkung des Volkswillens aus. Es haben überdies über lange Zeit hinweg Kantonsratskommissionen über diesem Thema gebrütet.

Soll nun der ganze Apparat mit dem vergleichsweise billigen Mittel einer Einzelinitiative wieder in Bewegung gesetzt werden? Ich weiss, dass die Geldspielautomatenbranche nie aufhören wird, die Volksrechte und Gerichtsinstanzen bis zum «Geht nicht mehr» für ihre Zwecke zu instrumentalisieren. Sie wird nie aufgeben, auch wenn das Volk nächstes Mal allein schon wegen der zunehmenden Verärgerung über

die Renitenz dieser Kreise seine Ablehnung auf über 70 Prozent oder später vielleicht auf über 80 Prozent steigern wird. Sie wird erst dann aufhören, wenn sie auf 100 Prozent Ablehnung stösst. Für uns als Kantonsrat ist dies kein Grund, für die Einzelinitiative aufzustehen. Ich habe deshalb heute meine Argumentation zum Inhalt dieser Einzelinitiative nicht zum x-ten Male in diesem Hause aufgerollt, da sie Ihnen und der Öffentlichkeit bekannt ist. So billig sollen die Mühlen des Staates und des Volkes nicht wiederholt zum Mahlen gebracht werden. Ich empfehle Ihnen namens der Sozialdemokratischen Fraktion einfach sitzen zu bleiben.

Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf): Die Zahl der Geldspielsüchtigen im Kanton Zürich ist seit der Einführung des Geldspielautomatenverbots ganz massiv zurückgegangen. Diese Tatsache belegen Umfragen bei den ehemaligen Spielsüchtigen, wie bei einem auf Behandlung von Spielsüchtigen spezialisierten Psychiater. Zwei Jahre nach Inkrafttreten des Verbots ist die Zahl der behandelten Personen mit extensivem Geldspiel an Automaten um mehr als 90 Prozent zurückgegangen. Aus den Kreisen der ehemaligen Spieler weiss ich, dass das Geldspielverbot an Automaten als die beste Präventionsmassnahme angesehen wird. Eine Aufhebung des Verbots durch die erneute Zulassung von Geldspielautomaten würde den offensichtlichen Präventionserfolg wieder rückgängig machen. Eine Zulassung der Geldspielautomaten nur in Spielsalons würde nichts an der Tatsache ändern, dass ein grosser Teil der Einnahmen beim Geschäft mit den Geldspielautomaten von Menschen stammt, die völlig unkontrolliert die Maschinen mit Geld füttern und sich in unzähligen Fällen finanziell ruinieren. Mit der Zahl der Geldspielautomaten nimmt die Anzahl der exzessiv Spielenden zu. Es ist eine Täuschung zu glauben, die Einschränkung des Geldspielbetriebs auf Spielsalons, wie es die Einzelinitiative vorsieht, könne die Entstehung der Geldspielsucht einigermassen eindämmen.

Im Vorfeld der Abstimmung über das Geldspielautomatenverbot vor zwei Jahren habe ich mir selber ein Bild gemacht, wie gross das Ausmass der Geldspielsucht in den Spielsalons an verschiedenen Orten im Kanton war. Zusammen mit einem Exspielsüchtigen bin ich von Spielsalon zu Spielsalon gezogen und konnte mich vergewissern, dass die Geldspielsucht ein bedenkliches Ausmass angenommen hatte. Wer es nicht selber gesehen hat, glaubt wohl kaum, dass exzessive Spieler durchschnittlich 90 Franken pro Stunde verspielten und sich so innert kürzester Zeit finanziell und wohl auch menschlich ruinierten.

Ich möchte hier nicht nochmals in aller Breite die Argumente gegen die Zulassung von Geldspielautomaten aufführen. Ich möchte noch einmal daran erinnern, dass die Geldspielsucht weit gravierender war, als es heute von gewissen Kreisen verharmlosend eingeräumt wird. Spielsalonbetreiber fordern eine Lockerung des geltenden Geldspielautomatenverbots, um an die finanziellen Erfolge der alten Zeiten wieder anknüpfen zu können. Ich weiss, dass in wirtschaftlich schwierigen Zeiten das Kleingewerbe ganz besonders gefördert werden muss und einschränkende Bestimmungen möglichst über Bord geworfen werden sollten. Wenn nun aber ein Betrieb nachweisbar grosse Schäden verursacht, ist er meiner Meinung nach überhaupt nicht förderungswürdig. Schaffung von Arbeitsplätzen heisst noch lange nicht, dass gewisse ethische Grundsätze einfach missachtet werden können. In der Geldspielautomatenbranche sind sehr schillernde Figuren zu finden, die wohl nur in Ausnahmefällen der Kategorie der Verantwortungsbewussten Unternehmen zuzuordnen sind. Ein Teil der Automatenbetreiber hat sich nicht gescheut, mit Tricks wie der Installation von Punktspielautomaten im lukrativen Geschäft bleiben zu können. Einige der Betreiber haben nichts unversucht gelassen, um das Geldspielverbot umgehen zu können. Dass trotz dieser unfairen Versuche und dem eher zögerlichen Eingreifen des Regierungsrates das neue Gesetz bei der Eindämmung der Geldspielsucht einen grossen Erfolg brachte, beweist, dass das Volk vor zwei Jahren richtig entschieden hat.

Die Fraktion der EVP bittet Sie, das Geldspielautomatenverbot nicht zu lockern, sondern vielmehr dafür zu sorgen, dass der Volkswille mit dem klaren Nein zu den Geldspielautomaten vollumfänglich durchgesetzt wird. Wir bitten sie deshalb, die Einzelinitiative nicht zu unterstützen.

Kurt Krebs (SVP, Zürich): Frau Waldner hat die Resultate der beiden Volksabstimmungen bekanntgegeben. Die Stimmbürger würden es nicht verstehen, wenn wir nun wieder beschliessen würden, die Spielautomaten zuzulassen.

Die SVP-Fraktion wird die Einzelinitiative daher nicht vorläufig unterstützen.

Germain Mittaz (CVP, Dietikon): Der Zürcher Souverän hat zur Thematik der Spielautomaten vor noch nicht so langer Zeit klar Stellung genommen. Dieser Entscheid ist zu respektieren. Was der Initiant hier will, ist eine reine Zwängerei.

Ich bitte Sie, auch im Namen unserer CVP-Fraktion diese Einzelinitiative, wenn auch nur vorläufig, nicht zu unterstützen. So wie es sich der Initiant vorstellt, geht es wirklich nicht. Unsere demokratischen Pflichten und Rechte verdienen Respekt. Sie sind schliesslich politisches Gut mit erster Priorität.

Daniel Schloeth (Grüne, Zürich): Es handelt sich hier wirklich um ein Rückzugsgefecht der Automatenlobby. Mich freut diese eindeutige Antwort, die wir bis jetzt in diesem Rat gehört haben. Das Volk hat wirklich zweimal entschieden und das letzte Mal in aller Deutlichkeit. Die Grünen werden diesen Vorstoss sicher nicht unterstützen. Wir finden ihn auch nicht besonders originell.

Mehr interessiert die Grüne Fraktion, wie schnell die Polizeidirektion unser Postulat zur Zulassung von Lottoanlässen «Bingo» umsetzt und wie schnell es geht, bis diese sozialverträgliche Form von Spielen auch im Kanton Zürich zugelassen wird.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung
Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 0 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Reduktion der Zahl der Mitglieder des Kantonsrates (Halbierungs-Initiative)

Einzelinitiative Markus Grass, Zürich, vom 26. November 1996

KR-Nr. 358/1996

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Es sind die einschlägigen Gesetzesnormen so zu ändern, dass der Kantonsrat halbiert, d.h. auf maximal 90 Sitze verkleinert wird.

Begründung:

Das Parlament war in den letzten Monaten in seiner Funktionstüchtigkeit und in seiner Souveränität bei der sachlichen und ausführlichen Debatte - vorab bei Einzelinitiativen - offensichtlich überfordert. Um solche Situationen der parlamentarischen Demokratie nicht unnützlich zu provozieren und um die Effizienz bei der Ausführlichkeit aller parlamentarischen Beratungen zu gewährleisten und um sich dem tieferen Sinn voll aktueller gesellschaftlicher Bezüge der einzelnen Thematis ernsthaft und zeitlich seriös und mit Herz widmen zu können, muss die Kreativität dieses Rates gestärkt werden. Das ist bloss möglich, wenn die Quantität der Qualität weicht. Ganz abgesehen von der enormen Sparübung beim Gesundshrumpfen des Kantonsrates auf ein vernünftiges Mass. Aus dieser Einsicht heraus soll zum Schutze der Rechtsstaatlichkeit und als Ausdruck des Respektes gegenüber den Bemühungen der Politiker um eine seriöse Arbeitserledigung im Parlament die Halbierung der Sitzzahl eben dieses Rates beschlossen werden. Der Rat verwarf eine ähnlich gelagerte Initiative am 1. Juli im Blitztempo (Reduktion auf 120 Sitze). Der Initiant zog sich dabei offen den Groll einiger ihm dereinst persönlich wohlgesonnener Parlamentarier zu, woraus er den Schluss gezogen hat, der Rat habe jene Initiative als zu halbherzig taxiert. Die Halbierungsinitiative wird den Vorstellungen des Rates darum stärker gerecht werden, da sie eine «radikale» und echte Reorganisation bringt. Sie setzt ausserdem ein richtiges Zeichen zur rechten Zeit für die Problemlösungen der Zukunft.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 0 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Beförderliche Behandlung von Sozialhilfeanträgen

Einzelinitiative Roland Tschäppeler, Zürich, vom 26. November 1996

KR-Nr. 359/1996

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Bessere Regelung in Verfahrensfragen

Die Rechtsnormen seien dahingehend abzuändern, dass die Sozialhilfeanträge innert einer Frist von 20 Tagen nach Einreichen bearbeitet und entschieden werden. Ein negativer Entscheid muss schriftlich begründet werden.

Begründung:

In Verfahren bei Sozialhilfeanträgen herrscht oft Unklarheit. Die Anträge werden zu schleppend bearbeitet, bei ablehnenden Entscheiden fehlt oft die schriftliche Begründung. In Härtefällen kann der Einzelne nicht Monate warten, bis sein Antrag bearbeitet wird. Er muss ja seine Miete, seine Verpflichtungen auch pünktlich bezahlen.

Deshalb muss die Verfahrensfrage effizienter geregelt werden. Zum Wohle der Bedürftigen.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 0 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

11. Einführung eines Pflegecheck-Systems für mittel- oder schwerpflegebedürftige Betagte

Einzelinitiative Dr. Alfred Weidmann, Uhwiesen, vom 28. November 1996

KR-Nr. 360/1996

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

«Es sind die gesetzlichen Normen so zu ändern, dass im Kanton Zürich ein System von Pflegechecks für jene Betagten eingerichtet wird, die mittel- oder schwerpflegebedürftig sind und deren Einkommen und Vermögen für die Bezahlung der Langzeitpflege nicht ausreicht. Mit den Pflegechecks soll ein Teil der Pflegekosten in einer freigewählten Institution (Spitexdienste, Heim, Spital) bezahlt werden können.»

Begründung:

Die Einzelinitiative hat folgende Zielsetzungen:

1. Entlastung der Krankenkassenprämien

Die Krankenkassenprämien steigen unter anderem deshalb stark an, weil die Kassen gemäss KVG neu die Pflegekosten übernehmen müssen. Die Steuerzahler in Gemeinden und Kanton werden dadurch entlastet. Die Krankenkassen bekämpfen eine volle Uebernahme der Pflegekosten, da sie eine markante Kostensteigerung in der Grundversicherung befürchten. Der Kanton darf sich auf Kosten der Krankenkassenprämienzahler nicht vollständig aus der Pflegefinanzierung zurückziehen, sondern soll weiterhin einen Teil der Pflegekosten tragen. Vor allem der Mittelstand, der nicht in den Genuss von Prämienverbilligungen kommt, muss spürbar entlastet werden.

2. Gleichstellung von Pflege zu Hause und im Heim

Die bisherige objektbezogene Subventionierung von Heimen und Institutionen begünstigt die Pflege im Spital und im Heim. Durch die vorgeschlagene direkte Unterstützung der Pflegebedürftigen wird sowohl die Wahlfreiheit wie auch die Hilfe zu Hause durch Nachbarn oder Familienangehörige gefördert. Die Gleichstellung von Pflege im Heim und zu Hause ist im neuen KVG vorgesehen und soll die Subventionspraxis einschliessen.

3. Gleichbehandlung von öffentlichen und privaten Institutionen, Abschaffung von Subventionen.

Der Vielfalt an Bedürfnissen der Betagten soll ein differenziertes Angebot für Wohnen und Pflege gegenüberstehen. Kostendeckende Tarife in allen Institutionen ohne Defizitdeckung durch die öffentliche Hand sind eine Voraussetzung für die Gleichbehandlung. Bei einem Verzicht auf Subventionen kann die zentrale Verwaltung vereinfacht und den Institutionen mehr Freiheit und Verantwortung in der Betriebsführung übergeben werden. Werden die gute Pflege und Betreuung durch eine geeignete Qualitätssicherung gewährleistet und die Subventionen an die Heime abgeschafft und durch Pflegechecks ersetzt, werden «Spitallisten» für Krankenhäuser überflüssig. Bei der kantonalen Verwaltung liegt ein Sparpotential, das direkt den Pflegebedürftigen zugute kommen soll.

4. Gezielter Einsatz der kantonalen Finanzmittel

Pflegechecks oder «Pflegegutscheine», wie sie auch in einer Studie der Zürcher Kantonalbank («Pflegebedürftigkeit im Alter», 1994) postuliert werden, sollen unter zwei Voraussetzungen abgegeben werden:

- Einkommen und Vermögen liegen unterhalb festzulegender Grenzen:

Daten zu Einkommen und Vermögen sind anlässlich der Prämienverbilligung bereitgestellt worden

- Nachweis der mindestens mittleren Pflegebedürftigkeit: Zur Beurteilung der Pflegebedürftigkeit können die Erhebungen der Sozialversicherungsanstalt des Kantons Zürich für die Hilflosenentschädigung der AHV herangezogen werden. (Im Januar 1996 bezogen im Kanton Zürich 5095 Personen eine Hilflosenentschädigung, davon waren 4696 mittel oder schwer hilflos. Die Zahl der Pflegechecks und damit der administrative Aufwand würde sich also in Grenzen halten). Es könnte auch die Erhebung des Pflegeaufwandes, die bereits heute zum Teil als Grundlage für die Tarifgestaltung von Heimen dient, verwendet werden.

Mit der vorgeschlagenen Initiative werden die staatlichen Zuschüsse gezielt nach Bedarf ausgerichtet: Pflegechecks lösen die bisherigen Objektsubventionen ab. Es werden einerseits untere und mittlere Einkommensschichten, andererseits jene Pflegebedürftigen, deren Pflege intensiv und zeitlich sehr aufwendig ist, unterstützt.

5. Gezielter Sozialer Ausgleich

Gesundheitspolitik und Sozialpolitik werden sinnvoll getrennt: Für die notwendigen pflegerischen Leistungen werden kostendeckende Tarife erhoben, die Zuschüsse an die Kosten der Pflege im Sinne einer sozialen Abfederung werden direkt den Gepflegten ausgerichtet, unabhängig vom Ort der Pflege. Die Kosten für die leicht Pflegebedürftigen sind für die Krankenkassen ohne massive Prämienaufschläge verkraftbar. Jenen Einkommensschichten, die kein Anrecht auf Pflegechecks haben, steht es frei, ihr Pflegerisiko durch eine entsprechende Versicherung abzudecken.

Silvia Kamm (Grüne, Bonstetten): Die bisherigen Subventionierungen von Heimen und Institutionen begünstigt ganz klar die Pflege im Spital oder eben im Pflegeheim. Eine Wahlfreiheit zwischen Pflege zu Hause und Pflege in einer Institution ist nicht gegeben, obwohl im neuen KVG die Gleichstellung zwischen Heimpflege und Pflege in einer Institution ausdrücklich vorgesehen ist. Was Altkantonsrat Alfred Weidmann in seiner Einzelinitiative fordert, ist nichts anderes, als dass staatliche Gelder direkt an die betroffenen Menschen ausbezahlt werden und nicht mehr an Bauten oder eben Institutionen. Die betroffenen Pflegebedürftigen entscheiden somit, wo sie ihr Geld ausgeben. Es ist, meine Damen und Herren auf der anderen Seite, Ihr viel beschworener Markt, der hier von Grünen gefordert wird. Immer wieder wird betont, dass um echt sparen im Gesundheitswesen sparen zu können, Finanzströme

umgelenkt werden müssen. Die Einzelinitiative Weidmann macht hier einen konkreten Vorschlag dazu. Weg von der Objekt- hin zur Subjektfinanzierung in der Pflege.

Ich bitte Sie deshalb um Zustimmung und dass Sie diese Einzelinitiative überweisen.

Irene Enderli (SVP, Affoltern a.A.): Die Idee des Initianten, die er in der im September 1994 erschienenen Studie «Pflegebedürftigkeit im Alter» der Zürcher Kantonalbank entnommen hat, vermag auf den ersten Blick eine Lösung für die Zukunft aufzuzeigen. Im Punkt 5 seiner Begründung ist jedoch klar ersichtlich, was der Initiant will. Einen gezielten sozialen Ausgleich, was nichts anderes heisst, als eine weitere Umverteilung von finanziellen Mitteln, wiederum und einmal mehr natürlich zu Lasten des ohnehin gebäutelten Mittelstandes. Theoretisch lässt sich auch in diesem Fall die verlangte Einführung eines Gutscheinsystems für pflegebedürftige Betagte errechnen, dass möglicherweise damit letztendlich Kosten eingespart werden könnten. Wenn es dann an die konkrete Umsetzung geht, zeigen sich in der Praxis, wie schon so oft bei sozialen Begehren, ganz andere finanzielle Auswirkungen.

Wie eindrücklich hat man uns nicht schon von Befürworterseite im Abstimmungskampf zum neuen KVG weismachen wollen, dass nur mit einer Zustimmung künftig die Krankenkassenprämien zum Wohle aller sinken würden. Wo stehen wir heute? Vor einem Scherbenhaufen. Das zeigen einerseits deutlich die weiter horrend steigenden Prämien, andererseits aber auch die überaus deutliche, praktisch vollständige Ablehnung der dirigistischen Spitalliste im Kanton Zürich, die die verlangten Einsparungen so gar nicht erbringen kann. Wir wehren uns dagegen, dass nun, wo derart massive Umstellungen im Sozialversicherungsbereich bewältigt werden müssen, gleich auch noch das System der Ergänzungsleistungen und der Langzeitpflege über den Haufen geworfen werden soll.

Die Umsetzung des vom Initianten verlangten Pflegecheck-Systems ist gemäss Studie der ZKB derart komplex und kompliziert, dass nur schon die Prüfung einer solchen Gesetzesänderung die Kräfte der zuständigen Stelle, unter anderem der Sozialversicherungsanstalt, auf lange Zeit binden würde. Dabei zeigt sich doch, dass nicht nur die Umsetzung des KVG, sondern auch zum Beispiel diejenige der 10. AHV-Revision riesige Probleme verursacht.

Mir jedenfalls ist in zwei konkreten Fällen bekannt, dass Frauen, die seit Monaten AHV-berechtigt sind, noch heute auf die Auszahlung ihrer ersten Rente warten. Nachfragen bei den zuständigen Stellen haben ergeben, dass sich durch die Umstellung und die Berechtigung auf Betreuungsgutschriften erhebliche Schwierigkeiten bei der Berechnung und somit noch längere Verzögerungen bei den Frauenrenten ergeben. Obwohl die Systemänderung seit langem bekannt war, ist es offenbar nicht möglich, solche jeweils auch rechtzeitig ans EDV-System anzupassen. Das dürfte im Falle der Einführung von Pflegechecks für Betagte nicht anders sein.

Die SVP-Fraktion ist der Auffassung, vorerst sollten nun die Kräfte der Verantwortlichen und Zuständigen zur Umsetzung der bereits beschlossenen Gesetzesänderungen konzentriert werden. Weitere Experimente wie die Einführung von Pflegechecks und der damit verbundenen sozialen Umverteilung zu Lasten des Mittelstandes lehnen wir ab. Wir werden die Einzelinitiative nicht vorläufig unterstützen.

Stephan Schwitter (CVP, Horgen): Die Einzelinitiative richtet sich unter anderem gegen die geplante Spitalliste für Krankenhäuser gemäss KVG. Wir befürchten – kurz zusammengefasst – zudem eine Ausweitung der medizinischen Leistungen und einen schwer kontrollierbaren Missbrauch des vorgeschlagenen Checksystems und damit die Vermehrung, statt die Verminderung der Gesundheitskosten.

Die CVP-Fraktion lehnt deshalb eine Unterstützung dieser Einzelinitiative einstimmig ab.

Christoph Schürch (SP, Winterthur): Einleitend möchte ich sagen, dass die Finanzierung der Langzeitpflege einer genauen Analyse bedarf.

1. Es gibt enorm viele Ungerechtigkeiten, zum Beispiel zwischen der Pflege im Heim, im Spital und zu Hause.
2. Mit annähernd 6000 Franken Taxen in einem nichtprivaten Heim bei suboptimaler Qualität kommen heute viele Leute bereits an die Grenze dessen, was sie noch bezahlen können. Das System Ergänzungsleistungen muss ausgebaut und mit anderen Modellen, zum Beispiel den Pflegechecks, kombiniert werden.
3. Die Subjektfinanzierung anstelle der Objektfinanzierung, wie sie der Einzelinitiant vorschlägt, leuchtet auf den ersten Blick ein, birgt aber auch viele Gefahren in sich, zum Beispiel die Zweiklassenpflege.

Für viele Anregungen, welche wir wichtig finden zu diskutieren, braucht es das System der Pflegechecks nicht. Zum Beispiel unter Punkt 2 schreibt der Einzelinitiant selber, dass im KVG eine Gleichstellung von Heim und zu Hause vorgesehen ist. Insofern gibt es die gesetzlichen Grundlagen bereits, um dies zu ändern. Allerdings muss ich Frau Kamm auch sagen, eine völlige Wahlfreiheit wird es nie geben, und das erachte ich auf der Pflege auch nicht als sinnvoll.

Zu Punkt 3 ist zu sagen, dass die Rechtsform der öffentlichen Heime geändert werden müsse, und die Spital- respektive die Heimliste nicht überflüssig werden, wie es der Einzelinitiant schreibt, vorläufig mindestens nicht, denn das neue KVG schreibt zwingend vor, solche Listen einzuführen.

Zu Punkt 4: Das Verfahren, wie der Grad an Hilflosigkeit festgestellt wird, ist in der Praxis höchst unbefriedigend, weshalb ich dieses System als Leistungserfassung nicht sehe.

Sie sehen, wir haben viele Vorbehalte. Indes sehen wir auch einen Reformbedarf in der Pflegefinanzierung, weshalb wir uns der Diskussion nicht verschliessen und die Einzelinitiative vorläufig unterstützen.

Ganz deutlich möchte ich sagen, dass damit in erster Linie eine wichtige Diskussion lanciert werden soll und wir uns vorbehalten, uns einer definitiven Unterstützung zu verweigern, falls für die Pflegebedürftigen und vor allem für die sozial Schwächeren und die Krankenkassenprämienzahlerinnen und -zahler weiter mehr belastet würden.

Eine Schlussbemerkung zu Frau Enderli. Zur Kampagne zum neuen Krankenversicherungsgesetz: Erstens waren für das neue Krankenversicherungsgesetz auch sehr viele Leute aus bürgerlichen Kreisen und zweitens stimmt nicht, was Sie, Frau Enderli, gesagt haben, dass irgend jemand behauptet hätte, dass die Krankenkassen entlastet würden. Man hat gesagt, es wird teurer werden, aber man wolle gezielt mit den Prämienverbilligungen diejenigen Leute, die es nötig haben, entlasten. Nur um dieser Fehlinformation von Frau Enderli etwas entgegenzuhalten.

Wir bitten Sie, die Einzelinitiative vorläufig zu unterstützen.

Dr. Bernhard A. Gubler (FDP, Pfäffikon): Wir haben eine Einzelinitiative vor uns, wir unterhalten uns darüber, ob wir sie vorläufig unterstützen oder nicht. Es ist somit klar, dass wir dieses Thema heute nicht à fonds behandeln können. A priori ist es für uns sympathisch, dass eine Umstellung der Finanzierung mit dieser Einzelinitiative beabsichtigt ist, also weg von der Defizitdeckung zum leistungsorientierten

Beitragskonzept. Das ist von uns aus sicher unterstützungswürdig. Die soziale Verknüpfung, wie sie aus der Begründung hervorgeht, erweckt auch bei uns einige Zweifel, wie sie von Frau Enderli aufgezeigt wurden. Die vorläufige Unterstützung einer Einzelinitiative beinhaltet aber nicht, dass man mit der Begründung in allen Details einverstanden ist.

Aus der Praxis muss ich Ihnen sagen, dürfen wir auch nicht die Augen verschliessen vor den tatsächlichen Verhältnissen. Wenn ein pflegeintensiver Fall von den Patienten respektive von den Angehörigen finanziert werden muss, dann bedeutet das, Ausgaben von 130 Franken pro Tag. Das ist ein sehr hoher Betrag. In den Gemeinden weiss man natürlich, dass viele Steuerpflichtige diesen Betrag nicht aufwenden können, und man muss ihn dann über die direkte Fürsorge finanzieren. Da ist Handlungsbedarf, weil heute zu viele alte Leute wegen den hohen Nettobelastungen in den Altersheimen direkte Fürsorge beanspruchen müssen. Darum ist nach meiner Meinung der Gedanke von Herrn Weidmann sicher prüfenswert, darum werden einige aus der FDP-Fraktion diese Einzelinitiative vorläufig unterstützen. Nicht, weil sie meinen, dass damit das Problem à fonds gelöst ist, aber weil sie der Meinung sind, darüber ist zu diskutieren.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Auch der LdU unterstützt diese Einzelinitiative vorläufig. Wir sind der Meinung, dass die Chance damit eröffnet wird, zumindest gleichlange Spiesse zu erreichen zwischen Spitalpflege und der Pflege zu Hause. Die Wege der Finanzierung von Pflege sind eben sehr verschlungen und nicht übersehbar. Es ist höchste Zeit, dass wir uns endlich einen Überblick über dieses Labyrinth verschaffen und diskutieren, wo der Staat, der Kanton eingreifen muss, um Härtefälle zu vermeiden. Wir haben bereits bei den Krankenkassenprämien gesehen, dass das Eidgenössische Gesetz eben nicht ausreicht, dass ebenfalls die Kantone gefordert sind, Härtefälle zu vermeiden. Deshalb möchten wir auch im Pflegebereich diese Diskussion führen.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung
Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 57 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

12. Anlagepolitik der kantonalen Pensionskasse zur Erhaltung von Arbeitsplätzen

Einzelinitiative Jörg Stüdeli, Küsnacht, vom 16. Dezember 1996
KR-Nr. 378/1996

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Es seien die gesetzlichen Voraussetzungen zu erlassen, dass die kantonale Pensionskasse ihre Anlagepolitik so gestaltet, dass sie dem Erhalt von Arbeitsplätzen eine höhere Priorität einräumt als der Rendite ihrer Anlage.

Begründung:

Viele Pensionskassen räumen der Rendite der Anlage ihrer Pensionskassengelder eine übersteigerte Bedeutung ein. Gemäss verschiedenen Artikeln in der Presse ist dies auch bei der Beamtenversicherungskasse des Kantons Zürich der Fall. Dieses einseitige Renditedenken kann dazu führen, dass Pensionskassengelder zu einem beträchtlichen Teil in Aktien, die möglichst eine maximale Rendite abwerfen, angelegt werden. Um hohe Renditen erzielen zu können, sind Betriebe jedoch oft gezwungen, in grossem Stil Arbeitsplätze abzubauen.

Ein Hauptzweck der Pensionskasse liegt in der sozialen Sicherung der Arbeitnehmer, genauer in der Sicherung ihrer beruflichen Vorsorge. Es scheint deshalb sinnlos, dass die Anlagepolitik der Pensionskassen diesen Zweck indirekt unterlaufen kann, denn Arbeitslose bezahlen meist keine Pensionskassenbeiträge und haben folglich eine eingeschränkte berufliche Vorsorge.

Als weitere Folgeprobleme bezahlen Arbeitslose viel weniger Einkommenssteuern als Arbeitsfähige und führt Arbeitslosigkeit später oft zu Fürsorgeabhängigkeit. Auch in persönlicher und sozialer Hinsicht ist Arbeitslosigkeit ein grosses Problem, was für den Staat wiederum zu Mehrausgaben führen kann (Inanspruchnahme gesundheitlicher und sozialer Dienste etc.).

Die Kosten der Arbeitslosigkeit kommen die öffentliche Hand insgesamt viel teurer zu stehen als mögliche Mehreinnahmen durch ein einseitiges Rendite-Denken der kantonalen Pensionskasse.

In der heutigen Zeit sollte für den Staat die Reduktion der Arbeitslosigkeit ein prioritäres Ziel sein. Ein mögliches Instrument ist meines

Erachtens eine sozialverträgliche Anlage der Pensionskassengelder der kantonalen Pensionskasse.

Ich finde, dieser Problemkreis sollte umfassend abgeklärt werden, um den Spielraum des Kantons auf diesem Gebiet auszuloten. Deshalb bitte ich Sie, diese Einzelinitiative zu unterstützen.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 0 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

13. Anlage von Risikokapital durch die kantonale Pensionskasse zur Förderung von Klein- und Mittelunternehmen

Einzelinitiative Jörg Stüdeli, Küsnacht, vom 16. Dezember 1996

KR-Nr. 379/1996

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Es seien die gesetzlichen Voraussetzungen zu erlassen, dass die kantonale Pensionskasse einen bestimmten Anteil ihrer anzulegenden Mittel als Risikokapital für die Förderung von Klein- und Mittelunternehmen verwendet.

In Zeiten, in denen die Arbeitslosigkeit weniger als 2,5% beträgt, soll darauf verzichtet werden können.

Begründung:

Klein- und Mittelunternehmen mit niedriger Kapitalrendite haben oft grosse Schwierigkeiten, genügend Kapital zu erhalten. Gerade im lokalen und regionalen Bereich ist solches Kapital für das Funktionieren der Wirtschaft absolut notwendig. Deshalb finde ich es sinnvoll, einen Teil der Mittel, welche die kantonale Pensionskasse anzulegen hat, Klein- und Mittelunternehmen zu günstigeren als normal üblichen Konditionen über einen festzulegenden Zeitraum hinweg zu gewähren. Dieses Risikokapital wird dazu führen, Arbeitsplätze zu schaffen und zu erhalten.

Ich finde, dieser Problemkreis sollte umfassend abgeklärt werden, um den Spielraum des Kantons auf diesem Gebiet auszuloten. Deshalb bitte ich Sie, diese Einzelinitiative zu unterstützen.

Benedikt Gschwind (LdU, Zürich): Die LdU-Fraktion wird die Einzelinitiative betreffend Risikokapital von Herrn Stüdeli vorläufig unterstützen. Die vordringlichste und wichtigste Aufgabe einer Pensionskasse ist, die Renten und Leistungen für die Versicherten zu garantieren. Diese Priorität ist auch für uns absolut unabdingbar. Mit einem Anlagevermögen von über 10 Milliarden Franken hat die Beamtenversicherungskasse aber auch einen grossen Einfluss auf den Kapitalmarkt. Die Regierung, die immer wieder Bekenntnisse zur Förderung der Zürcher Volkswirtschaft abgibt, darf dies doch nicht entgehen. Ihre Verantwortung als grosser institutioneller Anleger im Interesse der Volkswirtschaft nimmt die Zürcher Regierung nach unserer Meinung zu wenig wahr. Bedenken wir, 1 Prozent des Anlagevolumens sind immer noch 100 Millionen Franken. Damit könnten wir einiges an Risikokapital für Klein- und Mittelunternehmen zur Verfügung stellen, ohne den Auftrag der Rentensicherung zu gefährden. Die Beamtenversicherungskasse könnte hier beispielhaft wirken. In diesem Sinne bitte ich Sie, die Einzelinitiative vorläufig zu unterstützen.

Karl Weiss (FDP, Schlieren): Die Gelder der zweiten Säule sind an klare, gesetzliche Anlagerichtlinien gebunden. Sie stehen fest. Sicherheit ist das oberste Gebot bei Zweitsäulegeldern. Darüber müssen wir nicht diskutieren. Im weiteren gehören diese Gelder den Destinatären, das heisst den Versicherten. Negativbeispiele, wie man anlegen kann, oder nicht kann, oder nicht sollte, lassen grüssen, siehe Derivate und so weiter, es kann noch viel einfacher sein.

Die Einzelinitiative ist klar zu den Richtlinien der zweiten Säule und zur Gesetzgebung zielfremd. Es muss auch ganz klar sein, dass die Gelder, die für die zweite Säule reserviert sind, unwiderruflich an die zweite Säule gebunden sind, und damit soll die Anlagepolitik kein Spielball der Politik werden. Es ist ganz klar, dass Anlagerichtlinien innerhalb der Pensionskasse (BVK) bestehen und dass diese verantwortlichen Damen und Herren, die dort dabei sind, diese richtig handhaben. Über das könnte man sicher diskutieren. Wenn wir das anfangen bei der BVK, dann ist der Zweck nicht mehr erfüllt. Die zweite Säule bleibt zweite Säule.

Die FDP wird die Einzelinitiative nicht unterstützen.

Liselotte Illi (SP, Bassersdorf): Die Idee dieser Einzelinitiative ist auf den ersten Blick nicht schlecht. Ich gehe für einmal mit meinem Vordner aus der FDP einig, dass man diese Initiative nicht unterstützen soll. Ich möchte auch bekräftigen, der Hauptzweck jeder Pensionskasse, nicht nur der BVK, ist die Sicherung der Renten der Versicherten. Ich möchte darauf hinweisen, dass die spärliche Risikokapitalfinanzierung in der Schweiz nicht hauptsächlich auf fehlendes Risikokapital zurückzuführen ist, es fehlen vielmehr auch Institutionen, wie Risikokapitalfonds mit erfahrenem Management, Risikokapitalbörsen und eine Risikokultur bei den Unternehmen und Kapitalgebern und so weiter. Zudem, wer kontrolliert, ob eine tiefere Rendite der Pensionskasse sich auf eine aktive Förderung von KMU zurückführen liesse? Dies ist alles nicht garantiert. Wichtig wäre meines Erachtens, dass man den Pensionskassen allenfalls die Möglichkeit lässt, sich gemäss der Einzelinitiative zu verhalten, dies auf jeden Fall freiwillig und nicht auf gesetzlicher Basis.

Ich empfehle Ihnen deshalb, diese Einzelinitiative auch im Namen der SP-Fraktion nicht zu unterstützen.

Hans Peter Frei (SVP, Embrach): Die SVP-Fraktion wird die Einzelinitiative nicht vorläufig unterstützen. Es ist unbestritten, dass die SVP die Vergabe von Risikokapital an die KMU unterstützt. Hier sind jedoch vor allem die Kantonalbank und die Grossbanken gefordert. Der vorgeschlagene Weg ist jedoch aus folgenden Gründen nicht der richtige: Das BVG umschreibt genau, wie die Pensionskassengelder angelegt werden müssen. Die Pensionskassenverantwortlichen sind gehalten, die Gelder vorsichtig anzulegen. Dies gilt auch für die Anlagen der BVK. Diese Guthaben gehören den Angestellten und nicht dem Kanton. Wenn eine Finanzierung von Risikokapital durch die Pensionskassen angestrebt würde, müsste dies auf Bundesebene erfolgen. Die Vergabe von Risikokapital müsste durch eine Versicherung, ähnlich der Exportrisikogarantie, abgesichert sein, damit keine Pensionskassengelder verloren gehen.

Aus diesen Gründen wird die SVP-Fraktion die Einzelinitiative nicht vorläufig unterstützen.

Lucius Dürri (CVP, Zürich): Es wird wieder ein Thema aufgewärmt, dass in verschiedenen kantonsrätlichen Kommissionen intensiv behandelt wurde. Ich erinnere an die Kommission für die neuen Statuten der BVK, insbesondere aber an jene Kommission, die diverse Wirtschafts-

vorstösse zu behandeln hatte. Dort wurde mit Vertretern der BVK dieses Thema eingehend erläutert, und die Kommission kam mehr oder weniger einstimmig zum Schluss, dass die BVK nicht die richtige Institution sei, Risikokapital zu geben.

Auch im Verwaltungsausschuss der BVK, dem ich selber angehöre, wurde das Thema eingehend diskutiert, es wurde klar festgehalten, der Hauptzweck der Kasse sei nun einmal die soziale Sicherung der Arbeitnehmer bezüglich ihrer beruflichen Vorsorge, etwas anderes komme nicht in Frage. Ich glaube, dem ist nichts hinzuzufügen.

Die CVP unterstützt diese Einzelinitiative nicht.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Ich kann mich dem negativen Reigen anschliessen, denn hier kann man wirklich sagen: «Und ist dies noch nicht gelungen, dann packt man halt die Versicherungen». Ich habe das bereits bei der Wirtschaftsförderungsdebatte gesagt, dass man dann einfach noch schnell auf die Pensionskassen zurückgreift. Ich muss auf die Anlagevorschriften hinweisen, die sind auf eidgenössischer Ebene erlassen worden, und hier haben wir als Kantonsrat gar nichts zu sagen. Die Einzelinitiative ist total falsch angesiedelt.

Die Pensionskasse hat sicherzustellen, dass diese Leistungen, die sie verspricht, auch erbracht werden. Und dann, da wiederhole ich mich wieder mit der Wirtschaftsförderungsdebatte, möchte ich die Rentnerinnen und Rentner sehen, die bereit sind, eine Rentenkürzung hinzunehmen, nur weil irgendwo Risikokapital eingesetzt worden ist.

Verschiedene Male ist dies zum Teil unfreiwillig, beziehungsweise auf fahrlässige Art und Weise geschehen, indem sogenanntes Risikokapital aus den Pensionskassen entnommen worden ist, zum Beispiel um die eigene Firma zu retten. Hier könnte ich zum Beispiel nennen die Veranlagestiftung in Olten. Kurz und gut, diese Einzelinitiative ist ein untaugliches Instrument, sie verdient keine Unterstützung.

Benedikt Gschwind (LdU, Zürich): Ich glaube, ich bin von verschiedenen Votantinnen und Votanten ein bisschen falsch verstanden worden. Es geht mir nicht darum, dass in Zukunft die Pensionskasse des Kantons das Geld mit beiden Händen zum Fenster hinaus wirft, ich habe in einzelnen Voten diesen Eindruck bekommen. Es geht mir darum, dass bei einem so grossen Volumen ein minimier Teil – ich habe von 1 Prozent gesprochen, damit ist noch keine Rente gefährdet – für etwas Innovatives zur Verfügung gestellt werden könnte, wo wir Bedarf

haben. Ich glaube, hier würde uns die Einzelinitiative auf den richtigen Weg führen.

In diesem Sinne bitte ich Sie nochmals um vorläufige Unterstützung.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung
Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 5 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

14. Gesetzliche Schaffung einer ausserparlamentarischen Untersuchungskommission zur Untersuchung der Aktivitäten von destruktiven Kulturen

Einzelinitiative Roland Tschäppeler, Zürich, vom 6. Januar 1997

KR-Nr. 13/1997

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Die Rechtsnormen seien dahingehend zu ändern, dass im Kanton Zürich eine ausserparlamentarische Untersuchungskommission gebildet wird, die die Aktivitäten von destruktiven Kulturen (speziell Scientology), ihre Machenschaften, Praktiken, Ziele und Gefahren untersucht. Die Kommission soll konkrete Lösungsvorschläge bringen, wie einer möglichen Gefährdung der Bürger und der freiheitlichen Demokratie durch solche Organisationen begegnet werden kann.

Begründung:

Die Schweiz ist Anziehungspunkt für destruktive Kulturen, die im Ausland zunehmend unter Druck geraten. Gerade Deutschland und Frankreich gehen mit politischen und rechtlichen Mitteln gegen solche Organisationen vor (speziell Scientology).

Höchste deutsche Gerichte haben bestätigt, dass Scientology weder eine Religions- noch eine Weltanschauungsgemeinschaft ist. In der Schweiz besteht also aktueller Handlungsbedarf. Gerade der Kanton Zürich wird mehr und mehr zum Tummelfeld solcher Organisationen, ganz einfach, weil gewisse Politiker dem tatenlos zusehen. Dies muss geändert werden.

Mit der Einsetzung dieser ausserparlamentarischen Kommission wird ein erster Schritt getan.

Für die Prüfung meines Anliegens danke ich.

Christoph Schürch (SP, Winterthur): Auch wenn wir diese Einzelinitiative in dieser Form ablehnen, teile ich und viele in der SP-Fraktion die Sorge Herrn Tschäppelers, welchen Einfluss viele Sekten und pseudoreligiöse Gruppen haben. Gerade die Flut der Zusendung der Scientologen lässt mich doch aufhorchen. Sie alle bekommen auch jede Woche Post und mich dünkt, dass man etwas machen müsste. Es stellt sich aber die Frage, wie ein Staatswesen mit dieser Herausforderung umgehen soll. Eine staatliche Intervention scheint mir sehr heikel zu sein. Vielleicht wäre es ein gangbarer Weg, wenn die GPK den Kontakt zur Beratungsstelle Infosekta sucht und pflegt, um eventuell gemeinsam eine Strategie entwickeln zu können. Mir scheint es in der Tat wichtig, dass wir als Politikerinnen und Politiker diese Probleme mit Sekten und pseudoreligiösen Gruppen nicht einfach verdrängen.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung
Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 0 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

Hier werden die Beratungen abgebrochen.

Verschiedenes

Neu eingereichte Parlamentarische Vorstösse

- Postulat *Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich)* und *Werner Schwendimann (SVP, Oberstammheim)* betreffend Bezirksführungsstäbe
- Anfrage *Nancy Bolleter (EVP, Seuzach)* betreffend Koordination zwischen dem KIGA und der Fürsorgedirektion
- Anfrage *Hans-Jacob Heitz (FDP, Winterthur)* betreffend Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung in der Kantonshauptstadt Zürich
- Anfrage *Hans-Jacob Heitz (FDP, Winterthur)* betreffend Spitalliste

7670

- Anfrage *Prof. Dr. Richard Hirt (CVP, Fällanden)* betreffend Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden und der Kantonspolizei
- Anfrage *Stephan Schwitter (CVP, Horgen)* betreffend das Ausmass der staatlichen Zinsbelastung gemessen am Steuereinkommen

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr

Nächste Sitzung: Montag, 28. April 1997, 8.15 Uhr.

Zürich, den 21. April 1997

Die Protokollführerin:
Therese Spiegelberg

Vom Büro des Kantonsrates in seiner Sitzung vom 21. Mai 1997 genehmigt.