


187. Sitzung, Montag, 20. Januar 2003, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Thomas Dähler (FDP, Zürich)*
*Ernst Stocker-Rusterholz (SVP, Wädenswil) von 11.05
bis 11.15 Uhr*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen
 - *Weitere Verzögerung der Lärmschutzwände entlang der A1 im Limmattal*
KR-Nr. 304/2002 Seite 15174
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... Seite 15177
 - *Petition*..... Seite 15177
- Hinschied..... Seite 15177
- Begrüssung von Politologiestudenten..... Seite 15219
- Begrüssung von Landfrauen Seite 15241

2. Stimmrechtsbeschwerde Rolf Boder, Winterthur, bezüglich der kantonalen Volksabstimmung vom 24. November 2002

 Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom
9. Januar 2003

KR-Nr. 9/2003..... Seite 15178

3. Stimmrechtsbeschwerde Thomas Sonderegger, Au-Wädenswil, bezüglich der kantonalen Volksabstimmung vom 24. November 2002

 Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom
9. Januar 2003

KR-Nr. 10/2003..... Seite 15178

- 4. Stimmrechtsbeschwerde Horst R. Zbinden, Hettlingen, bezüglich eidgenössischen und kantonalen Volksabstimmungen vom 24. November 2002**
Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom 9. Januar 2003
KR-Nr. 11/2003 *Seite 15178*
- 5. Stimmrechtsbeschwerde Hannes Zürcher, Zürich, bezüglich der kantonalen Volksabstimmung vom 24. November 2002**
Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom 9. Januar 2003
KR-Nr. 12/2003 *Seite 15179*
- 6. Erhaltung der Ergebnisse der kantonalen Volksabstimmung vom 24. November 2002**
Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom 5. Dezember 2002
KR-Nr. 333/2002 *Seite 15182*
- 7. Investitionen des Kantons Zürich für das Jahr 2003**
Postulat Urs Hany (CVP, Niederhasli), Willy Germann (CVP, Winterthur) und Vinzenz Bütler (CVP, Wädenswil) vom 13. Januar 2003
KR-Nr. 18/2003, Antrag auf Dringlichkeit..... *Seite 15184*
- 8. Revision kantonalen Richtplan**
Dringliches Postulat Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Zürich), Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf) und Heinz Jauch (EVP, Dübendorf) vom 25. November 2002
KR-Nr. 335/2002, RRB-Nr. 2020/18. Dezember 2002 (Stellungnahme)..... *Seite 15187*
- 9. Raumplanerische Konsequenzen von Fluglärmgrenzwerten**
Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2002 zum Postulat KR-Nr. 79/2002 und gleich lautender Antrag der KPB vom 19. November 2002
4000..... *Seite 15200*

10. Ungültigkeitserklärung der Volksinitiative «Flughafenausbau Halt» (KR-Nr. 176/2001)

Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2002 und gleich lautender Antrag der Geschäftsleitung vom 7. November 2002, **3994**..... Seite 15215

11. Ungültigkeitserklärung der Volksinitiative «Stopp der Flughafenprivatisierung» (KR-Nr. 177/2001)

Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2002 und gleich lautender Antrag der Geschäftsleitung vom 7. November 2002, **3995**..... Seite 15215

12. Standesinitiative zur Verlängerung der Nachsperrordnung um zwei Stunden und Standesinitiative zur Nachtruhe an Flughäfen

Antrag des Regierungsrates vom 14. November 2001 und geänderter Antrag der KEVU vom 19. März 2002, **3915a**..... Seite 15225

Verschiedenes

– Fraktions- oder persönliche Erklärungen

- *Erklärung der FDP-Fraktion zur neuen Flughafenpolitik der SVP*..... Seite 15209
- *Erklärung der CVP-Fraktion zur neuen Flughafenpolitik der SVP*..... Seite 15210
- *Erklärung der SP-Fraktion zur neuen Flughafenpolitik der SVP*..... Seite 15211
- *Erklärung der Grünen Fraktion zur neuen Flughafenpolitik der SVP*..... Seite 15212
- *Persönliche Erklärung von Willy Haderer, Unterengstringen zur neuen Flughafenpolitik der SVP*..... Seite 15213
- *Erklärung der EVP-Fraktion zur neuen Flughafenpolitik der SVP*..... Seite 15214
- *Persönliche Erklärung Stephan Schwitter zu den Traktanden 10 und 11*..... Seite 15234

- *Persönliche Erklärung Peter Reinhard zur neuen Flughafenpolitik der SVP* Seite 15245
 - *Persönliche Erklärung Martin Bäumle zur neuen Flughafenpolitik der SVP* Seite 15245
 - *Erklärung der Grünen Fraktion zur Wahlkreiseinteilung* Seite 15247
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 15248

Geschäftsordnung

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich beantrage Ihnen, wie bereits auf der Traktandenliste angekündigt, die heutigen Traktanden 2 bis 7 vor Schluss der Sitzung um 11.30 Uhr abzuarbeiten. Es handelt sich dabei um Geschäfte, die der Kantonsrat ohne Assistenz der Regierung erledigen kann. Regierungsrat Ruedi Jeker wird uns wegen einer wichtigen Besprechung in der Bundeshauptstadt um etwa 11.30 Uhr verlassen müssen, weshalb wir nach den Mitteilungen bei Traktandum 8 beginnen. Bei der Besprechung in Bern – so viel darf ich Ihnen verraten – geht es um Geräuschquellen, die nichts mit dem Lärmpegel in diesem Saal zu tun haben. Sie sind mit der Umstellung der Traktandenliste einverstanden.

Ferner beantrage ich Ihnen, die Traktanden 10 und 11, Ungültigerklärung der beiden Volksinitiativen, gemeinsam zu behandeln und dann getrennt darüber abzustimmen. Sie sind mit der gemeinsamen Behandlung einverstanden.

Das Wort wird weiter nicht verlangt. Die Traktandenliste ist mit den obigen Ergänzungen in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Weitere Verzögerung der Lärmschutzwände entlang der A1 im Lim-mattal

KR-Nr. 304/2002

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen) hat am 21. Oktober 2002 folgende Anfrage eingereicht:

Die Bevölkerung in den Gemeinden des Limmattals leidet unter grossen Lärmbelastungen. Neben Bahn, Rangierbahnhof (auch der Lärmschutz gegenüber der Bahn ist noch ungelöst) und startenden Flugzeugen sorgt die A1 für einen dauernden Lärmteppich. Vor allem die ungeschützten Gemeinden rechts der Limmat warten schon seit Jahren auf den versprochenen Lärmschutz entlang der A1. Obwohl seit Jahren im Strassenbauprogramm des Kantons Zürich aufgeführt, verzögert sich der Baubeginn bei den Lärmschutzmassnahmen immer wieder. Jetzt muss zur Kenntnis genommen werden, dass sich der Baubeginn ein weiteres Mal verzögert.

Ich frage daher den Regierungsrat an:

1. Warum wurde der Start der Realisierung der Lärmschutzwände entlang der A1 (Hardturm bis Grenze Aargau) ein weiteres Mal verschoben?
2. Wie sieht das verbindliche detaillierte Bauprogramm (nach Gemeinden) der Lärmschutzwände entlang der A1 (Hardturm bis Grenze Aargau) aus?
3. Wann ist der Lärmschutz entlang der A1 (Hardturm bis Grenze Aargau) definitiv fertig gestellt?
4. Wie gedenkt das Tiefbauamt die Kommunikation mit den Gemeinden zu gestalten, damit die dringend notwendigen Lärmschutzmassnahmen entlang der A1 mit und nicht gegen die Gemeinden realisiert werden?

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

Während der Auflagefrist des akustischen Lärmschutzprojektes im Mai/Juni 1999 wurden 118 Einsprachen insbesondere mit dem Ziel einer Überdeckung der Autobahn im Bereich Unterengstringen sowie einer Absenkung der ganzen Autobahn im Bereich Oetwil a. d. L. erhoben. Diese Einsprachen haben die Detailprojektierung bis zum Urteil des Bundesgerichtes vom 21. Mai 2002 (1E.15/2001) und damit auch den Baubeginn um mindestens drei Jahre verzögert. Im November 2001 konnte den Limmattalgemeinden das Lärmschutzkonzept mit einer Grobterminplanung zur Budgetierung des Objektkredites vorgestellt werden. Der erste detaillierte Ablaufplan vom 18. September 2002 wurde den Gemeinden Ende September 2002 zugestellt. Eine neuerliche Verschiebung des Baustarts könnte allenfalls dann erforderlich sein, wenn auf Grund des Voranschlags des Bundes für 2003 erhebliche Kürzungen der finanziellen Mittel in diesem Bereich notwendig werden.

Vorliegend werden drei verschiedene Lärmschutzwandarten verwendet, für die auch verschiedene Zeitpläne gelten: Bei den senkrechten Wänden ohne Bepflanzung hat der Bau begonnen. Für die bepflanzten Wände wurde die Vergabe durchgeführt, aber mit einer Submissionsbeschwerde beim Verwaltungsgericht angefochten; das Verfahren ist noch hängig; der Baubeginn musste hinausgeschoben werden. Für die gebogenen, d. h. oben abgekröpften Wände wird das Submissionsverfahren erst durchgeführt, wenn die letzten technischen Abklärungen mit dem Bundesamt für Strassen erfolgt sind. Der gegenwärtige Ablaufplan sieht unter Vorbehalt der Finanzierung und allfälliger Beschwerden gegen die Arbeitsvergaben folgende Termine vor:

– Unterengstringen

Der Bau der senkrechten Wände im Bereich der Dorfstrasse ist seit dem 4. November 2002 im Gange. Die angrenzenden bepflanzten Wände werden voraussichtlich im Frühjahr 2003 erstellt. Nach der Submission und der Vergabe der gebogenen Wände wird mit dem Bau im Bereich Unterführung Klosterweg ab Juli 2003 begonnen.

– Geroldswil

Mit der Erstellung der senkrechten Wände an der Steinhaldenstrasse ist am 27. November 2002 begonnen worden. Die Erneuerung der bepflanzten Wände in diesem Bereich kann voraussichtlich im Frühjahr 2003 angefangen werden. Die nördliche, gebogene Wand wird ab Juli 2003, die südliche, gebogene Wand ab Frühjahr 2004 erstellt.

– Oetwil a. d. L.

Gleichzeitig mit der nördlichen, gebogenen Wand in Geroldswil wird auch die nördliche, gebogene Wand in Oetwil a. d. L. gebaut.

– Oberengstringen

Beidseits der Dorfstrasse wird in der ersten Phase – ab Juli 2003 – mit dem Bau begonnen, gegen Unterengstringen und im Bereich der Limmatbrücke ist der Baubeginn ab Juli 2004 geplant. In Oberengstringen sind nur gebogene Lärmschutzwände vorgesehen.

Die verschiedenen Anregungen und Wünsche der Gemeinden werden überall geprüft und wo möglich beim Projekt berücksichtigt. Gemäss aktuellem Ablaufplan ist der Lärmschutz entlang der A1 im Limmattal im Herbst 2004 fertig erstellt. Davon ausgenommen ist infolge des hängigen Quartierplanverfahrens die südliche, gebogene Wand in Unterengstringen.

Das Bedürfnis nach einem verbesserten Lärmschutz entlang der A1 im Limmattal ist unbestritten. Ein komplexes Bauwerk wie die Erneuerung und Ergänzung von Lärmschutzmassnahmen verlangt eine optimale Zusammenarbeit aller Beteiligten. Die Verzögerungen als Folge der zahlreichen Einwände führten zu verschiedenen Reaktionen bei Einwohnern und Behörden, insbesondere auch in der Presse. Vertrags- und Anpassungsverhandlungen mit Anstössern verliefen bisher ausnahmslos einvernehmlich. Es sind weitere Besprechungen mit den Gemeindebehörden und Anstössern vorgesehen. In einem Schreiben vom 31. Oktober 2002 freut sich der Gemeinderat einer Limmattalgemeinde auf die weitere erspriessliche Zusammenarbeit; von einer Verwirklichung der Lärmschutzmassnahmen gegen die Gemeinden kann keine Rede sein.

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 185. Sitzung vom 6. Januar 2003, 9.15 Uhr.

Petition

Am 13. Januar 2003 ist beim Kantonsrat eine Petition von Alexander Romero, Zürich, betreffend Alternativen zur Stadtbahn Glatttal und zum Durchgangsbahnhof mit Mischverkehr eingegangen. Die Petition liegt im Rathausekretariat zur Einsicht auf. Sie wird der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt zur Beantwortung überwiesen.

Hinschied

Leider muss ich Ihnen auch heute vom Hinschied eines ehemaligen Mitglieds des Kantonsrates berichten.

Am vergangenen Mittwoch ist unser früherer Ratskollege Ernst Büchi aus Oerlikon im 75. Lebensjahr verstorben. Ernst Büchi gehörte dem Kantonsrat von 1987 bis 1995 an. Er war Mitglied der SVP-Fraktion und wirkte unter anderem in der Finanzkommission mit. Ernst Büchi war gleichzeitig Verleger, Chefredaktor und Verwaltungsratspräsident der Lokalzeitung «Die Vorstadt». Er war «Die Vorstadt». Mehrere renommierte Journalisten haben bei ihm und seiner Zeitung ihre ersten Erfahrungen als Medienschaffende gesammelt. Sogar Peter Schellenberg war einmal Volontär bei Ernst Büchi.

Wir werden Ernst Büchi als engagierten und einflussreichen Quartierpolitiker in Erinnerung behalten. Ernst Büchi wird am kommenden Mittwoch um 14 Uhr auf dem Friedhof Schwandenholz in Zürich-Seebach beigesetzt. Seinen Angehörigen sprechen wir unser Beileid aus.

Die Traktanden 2 bis 7 werden zwar am Schluss der Kantonsrats-sitzung behandelt, aber protokollarisch an den Anfang gesetzt.

2. Stimmrechtsbeschwerde Rolf Boder, Winterthur, bezüglich der kantonalen Volksabstimmung vom 24. November 2002

Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom 9. Januar 2003
KR-Nr. 9/2003

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich beantrage Ihnen, die Traktanden 2, 3, 4 und 5 gemeinsam zu behandeln und dann getrennt darüber abzustimmen. Sie sind damit einverstanden.

Der Beschwerdeführer, Rolf Boder, ist Mitglied des Kantonsrates und begibt sich deshalb zur Behandlung dieses Geschäfts in den Ausstand.

Gemeinsame Behandlung mit den folgenden Traktanden 3, 4 und 5.

3. Stimmrechtsbeschwerde Thomas Sonderegger, Au-Wädenswil, bezüglich der kantonalen Volksabstimmung vom 24. November 2002

Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom 9. Januar 2003
KR-Nr. 10/2003

Gemeinsame Behandlung mit den Traktanden 2, 4 und 5.

4. Stimmrechtsbeschwerde Horst R. Zbinden, Hettlingen, bezüglich eidgenössischen und kantonalen Volksabstimmungen vom 24. November 2002

Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom 9. Januar 2003
KR-Nr. 11/2003

Gemeinsame Behandlung mit den Traktanden 2, 3 und 5.

5. Stimmrechtsbeschwerde Hannes Zürcher, Zürich, bezüglich der kantonalen Volksabstimmung vom 24. November 2002

Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom 9. Januar 2003
KR-Nr. 12/2003

Gemeinsame Behandlung mit den Traktanden 2, 3 und 4.

Hans Rutschmann (SVP, Rafz), Präsident der Subkommission Wahlen und Abstimmungen der Geschäftsleitung: Ich spreche zuerst zur Stimmrechtsbeschwerde Rolf Boder. Rolf Boder hat eine Stimmrechtsbeschwerde betreffend die eidgenössische Volksabstimmung über die Vorlage «Volksinitiative gegen Asylmissbrauch» und gegen die kantonale Vorlage «Kredit für Staatsbeiträge an Integrationskurse für 15- bis 20-jährige fremdsprachige Eingewanderte erhoben. Verlangt wird in beiden Fällen eine Nachzählung, eventuell die Aufhebung der Volksabstimmung. Begründet wird die Beschwerde mit der Tatsache, dass in vielen Zürcher Gemeinden Stimmzettel maschinell ausgezählt wurden. Der Beschwerdeführer macht geltend, dass gemäss Bundesrecht die Verwendung technischer Hilfsmittel nicht gestattet sei und eine Bewilligung dazu nicht vorliege. Gemäss Bundesgesetz über die politischen Rechte ist bei eidgenössischen Abstimmungen der Regierungsrat für die Behandlung von Stimmrechtsbeschwerden zuständig. Der Regierungsrat hat sich deshalb bereits mit der Beschwerde gegen die Volksinitiative «Asylmissbrauch» befasst. Der Kantonsrat ist für die Beschwerde gegen die kantonale Abstimmungsvorlage zuständig.

Ich beantrage Ihnen namens der Geschäftsleitung, die Beschwerde abzuweisen, mit folgender Begründung: Die Verwendung technischer Hilfsmittel bei kantonalen Wahlen und Abstimmungen richtet sich nicht nach den Bestimmungen des Bundes, sondern nach dem kantonalen Wahlgesetz. Die Direktion der Justiz und des Innern hat bereits 1980 in einem Kreisschreiben die Gemeinden auf die Existenz von Zählmaschinen hingewiesen und deren Einsatz erlaubt, sofern dies unter Aufsicht der Wahlbüromitglieder geschehe. 1986 wurde in einem weiteren Kreisschreiben der Hinweis auf die Eignung solcher Zählmaschinen erneuert.

Ich bitte Sie deshalb, die Beschwerde abzulehnen.

Eintreten

auf alle vier Geschäfte ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Ueli Annen (SP, Illnau-Effretikon): Rolf Boder hat mich darauf angesprochen, dass die Knappheit des Resultats – er hat das auch in seiner Beschwerde geschrieben – eigentlich hätte dazu führen müssen, dass man hätte nachzählen sollen.

Ich habe im Namen der SP-Fraktion ein Postulat eingereicht, dass bei knappen Resultaten Nachzählungen erfolgen sollen. Darum möchte ich kurz eine Erklärung abgeben.

Erstens müssen wir uns auf die Grundlagen stützen, die jetzt vorhanden sind. Im Moment ist das neue Wahlgesetz beziehungsweise das Gesetz über die politischen Rechte noch nicht in Kraft. Die Grundlagen sind also nicht so da, wie wir sie gerne hätten, die uns diese Nachzählungen bei wirklich knappen Ergebnissen erlauben würden.

Zweitens muss man natürlich definieren, was knapp heisst. Der Unterschied zwischen Ja- und Neinstimmen ist immerhin mehr als 600 Stimmen. Ich gehe davon aus, dass ein solches Resultat nicht auf Zufälligkeiten beruht, wie ich das mit meiner Formulierung von sehr knappen Wahlergebnissen im Postulat anziele.

Insgesamt kann das natürlich nicht heissen, dass wir diese Stimmrechtsbeschwerde gutheissen. Es zeigt sich aber einmal mehr, dass es sehr wichtig ist, dass eine Regelung da ist, weil gerade politische Überlegungen bei solchen Nachzählungen auch in Zukunft nicht den Ausschlag geben dürfen.

Detailberatung von Traktandum 2

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I. bis IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 133 : 1 Stimm, der Vorlage KR-Nr. 9/2003 gemäss Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates zuzustimmen.

Detailberatung zu Traktandum 3

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I. bis IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 137 : 0 Stimmen, der Vorlage KR-Nr. 10/2003 gemäss Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates zuzustimmen.

Detailberatung zu Traktandum 4

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I. bis IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 139 : 0 Stimmen, der Vorlage KR-Nr. 11/2003 gemäss Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates zuzustimmen.

15182

Detailberatung zu Traktandum 5

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I. bis IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 138 : 0 Stimmen, der Vorlage KR-Nr. 12/2003 gemäss Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates zuzustimmen.

Die Geschäfte 2, 3, 4 und 5 sind erledigt.

6. Erwahrung der Ergebnisse der kantonalen Volksabstimmung vom 24. November 2002

Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom 5. Dezember 2002
KR-Nr. 333/2002

Ratspräsident Thomas Dähler: Das Wort wird nicht gewünscht.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 137 : 0 Stimmen, der Vorlage KR-Nr. 333/2003 gemäss Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates zuzustimmen.

Die Ergebnisse der kantonalen Volksabstimmung vom 24. November 2002 lauten wie folgt:

1. A. Kantonsverfassung (Änderung)

Annehmende Stimmen.....	190'147
Verwerfende Stimmen	171'143
Leere Stimmen	14'151
Ohne Antwort.....	20'099
Ungültige Stimmen	2'519

1. B. Volksschulgesetz

Annehmende Stimmen	178'353
Verwerfende Stimmen.....	195'154
Leere Stimmen	14'151
Ohne Antwort	7'882
Ungültige Stimmen.....	2'519

2. Bildungsgesetz

Annehmende Stimmen	220'485
Verwerfende Stimmen.....	154'985
Leere Stimmen	18'890
Ungültige Stimmen.....	2'519

3. Beschluss des Kantonsrates über die parlamentarische Initiative Susanna Rusca Speck, Zürich, vom 26. November 2001 betreffend Kredit für Staatsbeiträge an Integrationskurse für 15- bis 20-jährige fremdsprachige Eingewanderte

Annehmende Stimmen	192'749
Verwerfende Stimmen.....	192'135
Leere Stimmen	11'413
Ungültige Stimmen.....	2'603

4. Beschluss des Kantonsrates über die Fernwärmeerschliessung Oberhauserriet Opfikon, Kreditbewilligung

Annehmende Stimmen	258'582
Verwerfende Stimmen.....	103'364
Leere Stimmen	27'702
Ungültige Stimmen.....	2'474

Das Geschäft ist erledigt.

7. Investitionen des Kantons Zürich für das Jahr 2003

Postulat Urs Hany (CVP, Niederhasli), Willy Germann (CVP, Winterthur) und Vinzenz Bütler (CVP, Wädenswil) vom 13. Januar 2003
KR-Nr. 18/2003, Antrag auf Dringlichkeit

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Die Regierung wird aufgefordert, dem Kantonsrat umgehend eine Auflistung über grössere Investitionen für das Jahr 2003 unter Berücksichtigung der Dringlichkeitsklausel, vorzulegen.

Begründung:

Vorgesehene, notwendige Investitionen muss die öffentliche Hand gerade in wirtschaftlich rezessiven Zeiten unbedingt auslösen, mit dem Ziel, das Überleben von Unternehmen (insbesondere KMU) und somit deren Arbeitsplätze zu sichern.

Ohne Budget sind der Regierung diesbezüglich die Hände weitgehend gebunden, sich antizyklisch zu verhalten. Einzig eine grosszügige Auslegung der Dringlichkeitsklausel durch die Regierung und das Parlament kann notwendige Investitionen auch ohne Budget rechtzeitig auslösen.

Begründung der Dringlichkeit:

Auf Grund der rezessiven Wirtschaftslage und der damit verbundenen Arbeitsplatzverluste müssen notwendige Investitionen der öffentlichen Hand mit Inanspruchnahme der Dringlichkeitsklausel umgehend ausgelöst werden.

Urs Hany (CVP, Niederhasli): Bekanntlich war das durch den Kantonsrat abgelehnte Budget 2003 defizitär. Man kann und darf davon ausgehen, dass sich die in diesem Budget enthaltenen Investitionen auf das absolut Notwendige beschränken. Trotz fehlendem Budget ist der Staat aber darauf angewiesen, dass diese notwendigen Investitionen ausgelöst werden können, und zwar so schnell als möglich.

Unser Postulat verlangt die Auflistung aller notwendigen Investitionen für das Jahr 2003. In seiner Funktionalität ist die öffentliche Hand auf notwendige Investitionen angewiesen. Gerade in rezessiven Zeiten ist aber auch das Gewerbe, insbesondere die KMU auf diese Investitionstätigkeit des Staats angewiesen. Die Arbeitslosigkeit in unserem Land

nimmt zu. In unserem Kanton beträgt sie bereits 4,1 Prozent, Tendenz steigend. Die Dringlichkeit einer Investitionsauflistung, deren Genehmigung und Auslösung ist somit mehr als gerechtfertigt wie absolut notwendig.

Zwei Tage nach Einreichung dieses Postulats hat der Regierungsrat die Vorlegung eines neuen Budgets auf Anfang nächsten Monat angekündigt. Dieser Entscheid der Regierung ist zu begrüßen, ja sinnvoll und notwendig. Auch im neuen Budget werden die absolut notwendigen Investitionen enthalten sein. Ob aber ein neues Budget mit der darin enthaltenen 5-prozentigen Steuersenkung und somit mit einem an Sicherheit grenzenden hohen Defizit von diesem Rat genehmigt wird, muss sich erst noch zeigen. Man kann ja hoffen. Genau die im neuen Budget enthaltenen Investitionen soll der Regierungsrat auflisten und bei einer allenfalls zweiten Ablehnung des Budgets im Sinne des Postulats durch den Kantonsrat genehmigen und auslösen können. Sollte das neue Budget durch den Kantonsrat genehmigt werden, wird dieses Postulat hinfällig, und wir werden es zurückziehen.

Unterstützen Sie bitte die Dringlichkeit dieses Postulats.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): In Anbetracht dieses Vorstosses ist wohl die Frage nötig: Wo stehen wir eigentlich mit dem Budget 2003? Wir haben eine Regierungsvorlage, die aus unterschiedlichen Gründen in der Detailberatung des Parlaments praktisch nicht abgeändert worden ist. Aus unterschiedlichen, zum Teil wesentlich entgegengesetzten Gründen wurde dann die Vorlage abgelehnt. Wo liegen die Kompetenzen heute? Der Regierungsrat kann eine beschränkte Zeit die nötigen Ausgaben und Investitionen tätigen. Der Regierungsrat ist aber auch gehalten, einen neuen Budgetentwurf vorzulegen. Er wird sich dabei zwischen links und rechts entscheiden müssen, um nicht wieder ein Debakel anzurichten. Beim Kantonsrat liegen keine Kompetenzen im Sinne von Basteleien, Teilaspekte des Budgets so quasi als Flickwerk eines Budgets zu erarbeiten und zu genehmigen. Dieser Vorstoss ist als solcher zu taxieren, welchen er auch darstellt, nämlich als rein persönlicher Vorstoss. Er hat höchstens die Wirkung, wenn er einmal behandelt wird, dass er dann in Teilaspekten von der Regierung in der künftigen Budgetierung berücksichtigt werden kann.

Allerdings ist dieser Vorstoss untauglich, weil er sich absolut nicht auf eine Gesamtbeurteilung der Finanzpolitik abstützt. Wir wenden uns ganz eindeutig gegen eine Jekami-Budgetierung. Deshalb ist die

Dringlichkeit aus Sicht der SVP abzulehnen, denn sie beinhaltet nichts anderes als Schaumschlägerei im Wahlkampf. Der Regierungsrat kann nicht auf eine solch partielle Forderung eintreten, sondern ist gehalten, dem Parlament einen neuen Budget-Gesamtentwurf vorzulegen.

Ich bitte Sie, die Dringlichkeit abzulehnen.

Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil): In Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit werde ich mich kurz halten, auch wenn es einiges zu diesem Vorstoss zu sagen gäbe.

Im Zusammenhang mit dem vom Regierungsrat wieder aufgenommenen Budgetprozess denkt die SP, dass Dringlichkeit gegeben ist. Wir werden die Dringlichkeit unterstützen.

Balz Hösly (FDP, Zürich): Wir alle kennen das Anliegen von Urs Hany und nehmen einmal mehr zur Kenntnis, dass die SVP Investitionen an Wirtschaft und Gewerbe für nicht so wichtig hält, dass sie in diesem Kantonsrat eine dringliche Unterstützung erhalten sollen.

Der Vorstoss von Urs Hany ist leider das falsche Mittel, weil er hinfällig wird, wenn es ein neues Budget gibt. Wenn es kein neues Budget gibt, wird das Budget 2004 genau das machen, was dieser Vorstoss verlangt. Der Regierungsrat hat ein Jahr Zeit, das dringliche Postulat zu beantworten.

Es wäre aber politisch ein falsches Zeichen, wenn wir das ablehnen würden. Wir haben das gemerkt, im Gegensatz zu anderen Parteien hier im Rat. Wir unterstützen die Dringlichkeit.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Es stellt sich nicht die Frage, wie der Stand des Budgets im Moment ist, sondern es stellt sich die Situation, dass wir keines haben. Ob man für oder gegen die Dringlichkeit ist, über ein Investitionsbudget könnte innert nützlicher Zeit ein Entscheid gefällt werden. Der Rückzug ist angekündigt, wenn die Regierung ein neues Budget bringt. Wem sie dannzumal den schwarzen Peter zuschieben möchte, das werden wir dann sehen. Immerhin sind es die FDP und die SVP, die durch ihre Unbeweglichkeit zu diesem Vorstoss geführt haben. Sie haben sich nicht bewegt. Sie sind keinen Schritt gegangen. Darum haben wir diesen desolaten Zustand. Darum haben wir einen Mittelstand und KMU, die Probleme mit Ihnen haben, die Probleme mit dem Kanton haben, weil wir kein Budget haben. Sie

sind es, die den KMU die Investitionen und damit auch Arbeitsplätze gefährden. Weil Sie das tun, machen wir hier Alternativen. Darum unterstützen wir die Dringlichkeit des Vorstosses.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Es handelt sich offensichtlich um eine Profilierungsarbeit. Der Voranschlag wurde abgelehnt. Damit hat sich der Kantonsrat aus dem Spiel Budget vorderhand verabschiedet. Der Regierungsrat hat nun die notwendigen und dringlichen Aufgaben und Investitionen nach seinem Ermessen vorzunehmen, wie er sie per Regierungsratsbeschluss vornehmen soll. Gleichzeitig hat der Regierungsrat einen neuen Voranschlag angekündigt. Interessanterweise war dies der Finanzkommission bereits bekannt, als dieser Vorstoss eingereicht wurde. Ich mache eine Pause und sage nichts mehr. Der Kantonsrat wird später über diesen Voranschlag befinden können. Das Postulat ist weder dringlich noch nötig. Es muss heute nicht dringlich erklärt werden. Wenn ein neuer Voranschlag zu Stande kommt, werden die darin enthaltenen Investitionen getätigt werden können. Wenn der neue Voranschlag wieder abgelehnt wird, gilt Paragraph 1, der Regierungsrat muss die notwendigen Investitionen und Ausgaben vornehmen können.

Abstimmung

Der Antrag auf Dringlicherklärung wird von 82 Ratsmitgliedern unterstützt. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Das Postulat ist dringlich erklärt. Der Regierungsrat hat dazu innert vier Wochen begründet Stellung zu nehmen.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Revision kantonaler Richtplan

Dringliches Postulat Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Zürich), Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf) und Heinz Jauch (EVP, Dübendorf) vom 25. November 2002

KR-Nr. 335/2002, RRB-Nr. 2020/18. Dezember 2002 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, die Revision des kantonalen Richtplans voranzutreiben und dem Kantonsrat rechtzeitig vorzulegen, damit die Interessen des Kantons Zürich im Abstimmungsprozess zwischen kantonomer Richtplanung und dem im Entstehen begriffenen Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) vertreten werden können.

Begründung

Die Interessen des Kantons Zürich wurden im SIL-Prozess durch den Regierungsrat bis heute nicht genügend wahrgenommen, und die Arbeiten zum Bericht RELIEF werden erst jetzt aufgenommen. Die Differenzen zwischen Flughafenplanung des Bundes und der kantonalen Raumplanung wurden bisher nicht aufgezeigt, obwohl mit allen geprüften Betriebsvarianten die Raumplanung des Kantons Zürich ausgehebelt würde. Planungshierarchisch stehen der SIL und der kantonale Richtplan aber auf der gleichen Stufe. Die beiden Verfahren würden sinnvollerweise parallel durchgeführt.

Mit einer Richtplanrevision könnten Differenzen zwischen der Flughafenplanung des Bundes und der kantonalen Richtplanung aufgezeigt und so das Bereinigungsverfahren im SIL-Koordinationsprozess erwirkt werden, bevor der SIL behördenverbindlich festgesetzt ist und die kantonale Richtplanung nur noch die Vorgaben des SIL umsetzen kann.

Der Rat hat einer Parlamentarischen Initiative (PI) nicht Folge geleistet, welche das Verfahren nochmals aufgerollt hätte, weil der dazu notwendigerweise konkretisierte Forderungskatalog nicht mit getragen werden konnte. Zudem hat der Rat einen Marschhalt des SIL-Prozesses knapp abgelehnt.

Dafür hat der Regierungsrat seit der Einreichung der PI und des Postulates sein Projekt RELIEF lanciert, welches allerdings gemäss Vorschlag der Regierung zu spät kommt, um im Rahmen des SIL einzufließen. Deshalb soll mit diesem Postulat eine Verknüpfung hergestellt werden.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 2. Dezember 2002 dringlich erklärt.

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

In Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 237/2002 und in seiner Stellungnahme zum dringlichen Postulat KR-Nr. 269/2002 hat der Regierungsrat Ziele, Inhalt und Rechtswirkungen des SIL sowie das SIL-Verfahren eingehend dargelegt.

Im Zusammenhang mit dem vorliegenden dringlichen Postulat ist besonders darauf hinzuweisen, dass die Langfristperspektiven für den Flughafen Zürich klar von Verfahren wie der anstehenden Einreichung und Genehmigung eines neuen Betriebsreglements oder der Plangenehmigung von baulichen Änderungen am Pistensystem zu unterscheiden sind. Auf Grund der heutigen Verhältnisse, wie sie sich seit dem 11. September 2001 und dem Grounding der Swissair ergeben haben, kann der Flughafen voraussichtlich kurz- und mittelfristig nach dem bisherigen, historisch gewachsenen Betriebssystem bewirtschaftet werden. Unabhängig davon, ob und welche Einschränkungen aus dem gegenwärtig zur Diskussion stehenden Staatsvertrag mit Deutschland hervorgehen, kann der Flughafen kurz- und mittelfristig auch ohne Änderung des Pistensystems betrieben werden. Allein mit Blick auf die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Flughafens besteht folglich kein unmittelbarer Handlungsbedarf zur Änderung des kantonalen Richtplans.

Mit Beschluss vom 6. November 2002 hat der Regierungsrat diese Situation analysiert und grundlegende Entscheide zum weiteren Vorgehen im Umgang mit der langfristigen Entwicklung des Flughafens und der Flughafenregion gefällt. Presse und Öffentlichkeit sind darüber am 8. November 2002 informiert worden. Die nötige Abstimmung künftiger Entwicklungen des Luftverkehrs am Flughafen Kloten mit der Siedlungsentwicklung in der Flughafenregion ist mit einem Planungshorizont von mindestens 25 Jahren gestützt auf die Vorgaben des Bundes zu entwickeln. Wichtige Grundlagen können vom bereits angelaufenen Projekt RELIEF (Raumentwicklungskonzept für die Flughafenregion und langfristige Infrastrukturentwicklung des Flughafens) erwartet werden.

Der SIL nimmt auf Grund seiner offenen Vorgaben die zu seiner Umsetzung nötigen konkreten Massnahmen und den Zeitpunkt der Verwirklichung nicht vorweg. Mit dem Projekt RELIEF werden die anzustrebende Entwicklung in den Bereichen Siedlung und Landschaft, koordiniert mit Aussagen zur Flughafenentwicklung sowie deren

Auswirkungen auf Raum und Umwelt, klar beschreibbar. Im Rahmen einer entsprechenden Richtplan-Vorlage können diese vom Kantonsrat beraten und entschieden werden. Die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion bereiten deshalb eine Änderung des kantonalen Richtplans vor, die im ersten Semester 2003 (beziehungsweise jedenfalls gleichzeitig und damit koordiniert mit der Durchführung der öffentlichen Auflage und des Mitwirkungsverfahrens zum SIL-Objektblatt Flughafen Zürich) den nach- und nebengeordneten Planungsträgern sowie dem Bund und den Nachbarkantonen zu einer ersten Anhörung unterbreitet wird. Diese Vorlage auf Änderung des Richtplans wird auf Grund des heutigen Wissensstandes auch die langfristig nötigen räumlichen Festlegungen und Handlungsanweisungen enthalten, die auf Grund der Erkenntnisse aus dem Projekt RELIEF bereits bis zum Zeitpunkt der Beschlussfassung durch den Kantonsrat eingegrenzt und präzisiert werden können. Damit können die raumplanerischen Interessen des Kantons Zürich rechtzeitig wahrgenommen werden.

Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat KR-Nr. 335/2002 im Sinne der Erwägungen entgegenzunehmen.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Zürich): Die Interessen des Kantons Zürich wurden im SIL-Prozess bis heute nicht genügend wahrgenommen. Die Arbeiten zum Bericht RELIEF wurden erst spät aufgenommen. Die Differenzen zwischen Flughafenplanung des Bundes und der kantonalen Raumplanung wurden bisher nicht aufgezeigt, obwohl mit allen geprüften Betriebsvarianten die Raumplanung des Kantons Zürich ausgehebelt würde.

Der Regierungsrat soll nun beauftragt werden, die Revision des kantonalen Richtplans voranzutreiben und dem Kantonsrat rechtzeitig vorzulegen, damit die Interessen des Kantons Zürich im Abstimmungsprozess zwischen kantonomer Planung und dem im Entstehen begriffenen Sachplan vertreten werden können. Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen und hat neu eine Richtplanvorlage auf das erste Semester des Jahres versprochen, welche die politische Grundlage für die Raumentwicklung der Flughafenregion bilden soll. Das ist ein erster Schritt in die richtige Richtung. An der Pressekonferenz im letzten November war diese Richtplanvorlage noch auf das zweite Semester 2003 terminiert, welche dann hoffnungslos zu spät gekommen wäre. Planungshierarchisch stehen der SIL und der kantonale Richtplan auf der gleichen Stufe. Die beiden Verfahren

würden sinnvollerweise parallel durchgeführt. Das sagt auch der Regierungsrat in einer anderen Antwort. Sie müssen aber auch parallel durchgeführt werden, wenn der Kanton Zürich die Interessen seiner Bevölkerung im SIL-Prozess wirklich wahren will. Mit einer Richtplanrevision können Differenzen zwischen Flughafenplanung des Bundes und der kantonalen Richtplanung aufgezeigt und so das Bereinigungsverfahren erwirkt werden, bevor der SIL behördenverbindlich festgesetzt sein wird und die kantonale Planung nur noch die Vorgaben des SIL umsetzen kann.

In diesem Punkt bin ich mit der Antwort des Regierungsrates nicht einverstanden. Solange der SIL nicht festgesetzt ist, hat sich die kantonale Planung sicher nicht an die Vorgaben des Bundes zu halten. Im Gegenteil sollten Differenzen wie zum Beispiel 320'000 statt 420'000 jährlichen Bewegungen aufgezeigt und allenfalls ein Bereinigungsverfahren erwirkt werden. Vor den Wahlen im April 2003 können wir aber kaum mit einer Vorlage rechnen. Dann muss sie zuerst 60 Tage öffentlich aufgelegt werden, das heisst die kantonsrätliche Kommission kann sie wahrscheinlich frühestens im Juni 2003 terminieren. Das BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) sieht nun aber vor, dass bis im Juni der SIL inklusive Bereinigungsverfahren festgesetzt sein werden. In diesem Zusammenhang frage ich Regierungsrätin Dorothee Fierz an, ob sie der Auffassung ist, dass die raumplanerischen Interessen des Kantons allenfalls auch im Bereinigungsverfahren wirklich noch rechtzeitig wahrgenommen werden können.

Nachdem die SVP in der Flughafenpolitik einen Grünen Kurs eingeschlagen hat, muss sie nun beweisen, dass es sich nicht um leeres Wahlkampfgeschwätz handelt. Daher muss sie unser Postulat unterstützen, sonst verpasst sie eine der letzten Chancen, den SIL zu beeinflussen, bevor er behördenverbindlich ist und wir die kantonale Planung nur noch nachvollziehen können.

Ich bitte Sie, das Postulat im Sinne meiner Ausführungen zu überweisen.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Die SP-Fraktion will ihn daran nicht hindern. Er nimmt es entgegen, kaum aus der Einsicht heraus, endlich handeln zu müssen, wohl eher weil er ein schlechtes Gewissen hat. Er hat allen Grund dazu, ein schlechtes Gewissen zu haben. Er hat einfach seine Pflicht, eine vom Kantonsrat abgeseignete Richtplanung in den SIL-Koordinationsprozess einzubringen, nicht erfüllt. Wenn der

Bund, wie er es in seinem Entwurf an die Kantone vorschlägt, die Betriebsvariante 2 optimiert festsetzt, dann folgt er einer Empfehlung des Regierungsrates, die weder vom Kantonsrat legitimiert noch von den Gemeinden des runden Tisches in dieser Form akzeptiert wurde. Mit seiner eigenmächtigen Haltung, einzig die Instruktionen des Unique-Verwaltungsrates nach Bern zu tragen, setzt er sich über die Kompetenzen des Kantonsrates und der Gemeinden hinweg. Seit September 1998, das sind jetzt über vier Jahre, weiss der Regierungsrat des Kantons Zürich, wie das Koordinationsverfahren zwischen der Flughafenplanung des Bundes und der Raumplanung des Kantons ablaufen wird. In verschiedenen Antworten hat der Regierungsrat das auch so erklärt, nämlich: «Planungshierarchisch steht der SIL auf der gleichen Stufe wie der kantonale Richtplan.» Gehandelt haben Sie aber nicht, Baudirektorin Dorothee Fierz und Volkswirtschaftsdirektor Ruedi Jeker – vier Jahre, in denen Sie keine Anstalten getroffen haben, mit einem Richtplanverfahren die Interessen der Zürcher Bevölkerung, der Wirtschaft und des Flughafens in Einklang zu bringen und die Zürcher Interessen mit einem politisch abgestützten Konzept in Bern zu vertreten. Im Gegenteil, die vier Jahre wurden dazu benützt, alle Rahmenbedingungen für ein ungebremstes und unkontrolliertes Flughafenwachstum bereitzustellen. Die Planung für eine wünschbare Siedlungsentwicklung, die auch die Anliegen der Bevölkerung berücksichtigt, war offensichtlich neben den Expansionsvisionen der Unique nur nebensächlich. Damit hat der Regierungsrat die Interessen von Hunderttausenden von Einwohnerinnen und Einwohnern missachtet. Jetzt schreibt der Regierungsrat, es bestehe kein Handlungsbedarf, weil die momentane Entwicklung auf dem Flughafen nicht gerade rosig sei. Damit gesteht er aber indirekt ein, dass bei der erhofften Entwicklung ein Handlungsbedarf bestanden hätte. Mit dem Spielen auf Zeit, den ständigen Wechseln in der Haltung zum Staatsvertrag, zu den Betriebsvarianten und zur Nachtruhe hat der Regierungsrat den Kanton Zürich in Bern und bei den Nachbarkantonen der Lächerlichkeit preisgegeben. Damit gefährdet er die mögliche Einflussnahme bei der Luftverkehrsentwicklung. Der Regierungsrat hat sich zum «Reagierungsrat» degradiert.

Mit der Entgegennahme des Postulats reagiert der Regierungsrat nun auf eine Reaktion des Kantonsrates, die er durch seine überhebliche Untätigkeit provoziert hat. Wenn das Versprechen des Regierungsrates eingelöst wird und er tatsächlich im ersten Semester 2003 eine Richtplanvorlage in den Kantonsrat bringt, wäre die Postulatsantwort in einem Jahr schon Vergangenheitsbewältigung. Trotzdem sind wir

gegenüber den Arbeiten des Bundes schon Jahre im Rückstand. Volkswirtschaftsdirektor Ruedi Jeker und Baudirektorin Dorothée Fierz werden wohl nun anführen, dass wir Glück hätten, weil wir durch das Zögern auch die neusten Entwicklungen auf dem Flughafen berücksichtigen können. Aber Untätigkeit zur politischen Maxime zu erheben, ist ein etwas gar dürftiges Regierungskonzept.

Ein Wort zum Regierungsratskandidaten und Raumplanungsexperten Hans Rutschmann: Er wird sicher seine visionären Ziele mit einem Minihub damit erklären, dass nun auch die Baulöwen mit dem Richtplan wieder neue Parzellen für die Überbauung frei erhalten werden. Wir haben Ihre unerhörte Wendigkeit in der Flughafenpolitik zur Kenntnis genommen, Hans Rutschmann. Passen Sie auf, dass Sie beim schnellen Wenden nicht den Halt verlieren. Ihre ursprüngliche Haltung zur Plafonierung und zum Hub haben Sie bereits verloren. Wir sind gespannt, wie lange diese neue Laufrichtung anhält.

Die SP-Fraktion... *(die Redezeit ist abgelaufen)*.

Gaston Guex (FDP, Zumikon): Die FDP-Fraktion stimmt dem Antrag auf Überweisung und der Argumentation des Regierungsrates zu. Auch wir sind der Meinung, dass die Richtplanhoheit beim Kanton Zürich liegt und nicht, wie Votanten befürchten, durch den Bund ausgehebelt werden kann.

Im Richtplan wird Wesentliches, das den Betrieb des Flughafens betrifft, zum Beispiel An- und Abflugschneisen, klar festgelegt und geregelt. Der Kantonsrat und über das fakultative Referendum die Stimmberechtigten sind in die Entscheidungen einbezogen. Wir gehen aber auch, da muss ich die Votanten unterstützen, davon aus, dass die Anliegen der Postulanten, die Transparenz und Zeitverhältnisse anbelangen, berücksichtigt werden. Der Abstimmungsprozess SIL-Richtplan muss in Zukunft besser kommuniziert werden. Wie in der Antwort des Regierungsrates festgehalten, muss die Richtplanvorlage vom Kantonsrat als zuständiges Organ beraten und entschieden werden.

Wir gehen noch einen Schritt weiter in unseren Forderungen. Der Kantonsrat als richtplankompetente Stelle muss in zeit- und stufengerechter Weise in die Abstimmungsprozesse zu SIL, RELIEF und Richtplan einbezogen werden. Da erwarten wir im Interesse einer Versachlichung der Diskussion um den Flughafen eine proaktivere und zeitgemässere Informationspolitik des Regierungsrates. Es sind sehr viel gute Argumente in all diesen Antworten des Regierungsrates

auf unzählige dringliche Anfragen. Man muss sie aber zusammensuchen. Man muss sie vergleichen. Das ist nicht mehr zeitgemäss. So wird heute nicht mehr kommuniziert. Informationslücken, auch ungewollte, werden in einem Wahlkampf durch Opportunisten und Wahlheuler gefüllt. Dies liegt nicht im Interesse einer, wenn auch zugegebenermassen kritischen, so doch sachlichen Diskussion um die Zukunft unseres Flughafens Zürich.

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Die SVP wehrt sich gegen diesen Entscheid nicht. Der Regierungsrat hat, was seine Antwort auch zeigt, nicht auf dieses Postulat gewartet. Bereits an der Medienkonferenz vom 8. November 2002 hat er eigentlich die Antworten zu diesem Postulat erteilt. Er hat das Projekt RELIEF gestartet, welches die Entwicklung von Siedlung und Landschaft mit der Flughafenentwicklung koordiniert. Die Vorlage auf Änderung des Richtplans mit den längerfristig nötigen räumlichen Festlegungen und Handlungsweisen ist in Vorbereitung. Mit dem heutigen Betriebssystem kann der Flughafen mittelfristig gut betrieben werden. Eine unmittelbare Änderung des kantonalen Richtplans ist demzufolge zeitlich nicht dringend, zumal Änderungen am Pistensystem mindestens mittelfristig kein Thema sind. Die längerfristige Flughafenentwicklung ist für die Siedlungsentwicklung in den Flughafengemeinden von zentraler Bedeutung. Die Gemeinden wollen Rechtssicherheit und mittel- bis langfristig Konstanz für ihre räumliche Entwicklung. Auch dem Flughafenbetreiber muss Sicherheit gegeben werden. Er hat Anrecht auf den Rahmen seiner längerfristigen Entwicklungsmöglichkeiten. Daher sind die Rahmenbedingungen für die Raumentwicklung der Flughafenregion demokratisch festzulegen. Die auf den Rahmenbedingungen basierende Langfristvariante bildet die zentrale Grundlage für die Revision des Richtplans. Alle notwendigen Arbeiten für eine Revision sind vom Regierungsrat eingeleitet. Damit hat er auch die Anliegen der Postulanten erfüllt. Demzufolge könnten oder sollten die Postulanten eigentlich das Postulat zurückziehen.

Im Sinne einer beförderlichen Behandlung der Richtplanrevision bitte ich die linke Ratsseite, bei den zu beurteilenden Langfristvarianten und Rahmenbedingungen dannzumal Effizienz zu beweisen. Die SVP wird das eigentlich bereits erfüllte Postulat teilweise unterstützen.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Wir monieren seit Jahren die Planungshoheit des Kantonsrates. Der Regierungsrat ist nie darauf eingegangen und auch die SVP hat sich zum Teil, mindestens die Leute, die die entsprechenden Berichte nicht gelesen haben, geweigert, so wie sich Bruno Grossmann heute geäußert hat. Jetzt hat die SVP den Flughafen entdeckt. Die Situation hat sich etwas geändert.

Wir haben ein dringliches Postulat bezüglich der fehlenden Planungsgrundlagen zum Flughafen Zürich eingereicht. Die Regierung hat daraufhin gesagt, die Planung zum SIL komme noch. Sie hat uns eigentlich für zu dumm angesehen, um zu erklären, wie die Planungshierarchien liegen. Wir haben vor allem die Vorwirkung des SIL moniert. Das schleckt keine Geiss weg, dass der SIL eine Vorwirkung auf das Betriebsreglement und die gesamte Planung des Kantons Zürich haben wird. Das hat die Regierung in eigenmächtiger Weise immer in Abrede gestellt. Es gibt aber genügend Kantonsräte und Juristen hier, die anderer Meinung sind. Der Regierungsrat vertritt eine andere Meinung. Das ist sein gutes Recht. Nun aber plötzlich vor den Wahlen kommt eine Variante ins Spiel, bei der der Kantonsrat in eine Planung einbezogen werden soll, die Variante RELIEF. Der 8. November 2002 war es, als der Regierungsrat einen von mir aus gesehen richtigen Entscheid gefällt hat, wenn er tatsächlich seiner Absicht entspricht und nicht nur wahltaktischen Überlegungen. Dieses Postulat, dass der Kantonsrat endlich in die Planung einbezogen wird, ist dringend notwendig. Das kommt sehr spät. Da muss man die Kommission für Planung und Bau auch rügen. Sie hat sich nie eingemischt. Diese Forderung kommt spät, vielleicht etwas zu spät.

Wir werden die Überweisung natürlich unterstützen.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): In der Planungsfrage betreffend Flughafen ist es sehr spät, vielleicht noch nicht zu spät. Es hat viel zu lange gedauert, bis Regierungsrat und Kantonsrat gemerkt haben, dass eine Koordination der kantonalen Raumplanung und des SIL zusammen geschehen muss. Hier kann man nicht nur der Regierung einen Vorwurf machen, sondern auch der Kommission für Planung und Bau, die ihrerseits ebenfalls nicht gehandelt hat und gar nie von sich aus aktiv geworden ist.

Ich blende zurück. Wir haben im letzten Jahr eine parlamentarische Initiative von Barbara Hunziker beraten, die genau das aufgreifen wollte, nämlich dass der Kantonsrat selber aktiv in die Raumplanung eingreift und sein einziges mögliches Mittel in die Hand nimmt, wenn

der Regierungsrat nicht handelt. Zu jenem Zeitpunkt hat diese parlamentarische Initiative in diesem Rat nicht einmal 60 Stimmen gefunden. Das wäre das einzig richtige Mittel gewesen. Ich habe heute noch aufgrund der Antwort der Regierung Zweifel, ob sie wirklich erkannt hat, wo das Problem liegt. Auch wenn die SVP neu der Meinung ist, dass eine Koordination SIL und Richtplanung zwingend ist, ist es noch nicht so, dass der Regierungsrat rechtzeitig kommt mit seiner Vorlage. Wenn man die Antwort liest, kann man herauslesen, dass der Regierungsrat immer noch glaubt, dass der SIL in irgendeiner Form übergeordnet ist. Er schreibt: «Die Siedlungsentwicklung der Flughafenregion ist mit dem Planungshorizont von mindestens 25 Jahren gestützt auf die Vorgaben des Bundes zu entwickeln.» Welches sind die Vorgaben des Bundes? Der SIL ist eine Vorgabe des Bundes. Ich bitte Sie, vor allem Regierungsrätin Dorothee Fierz, diesen Satz nicht so zu interpretieren, sondern nur auf das Raumplanungsgesetz, das übergeordnet ist. Wenn Sie das bestätigen können, würde uns dies deutlich helfen, mehr Vertrauen in die Regierung zu haben.

Ich bin auch froh, dass die schleichende Ausbildung durch Barbara Hunziker in diesem Rat langsam greift. Sie ist seit rund drei Jahren daran, die Frage SIL-Koordination mit Raumplanung in Interpellationen immer wieder aufzugreifen. Heute scheint sich eine Mehrheit abzuzeichnen, vor allem auch dank der Kehrtwende der SVP, an die ich zwar bis gestern noch nicht ganz geglaubt habe, als ich nur die Artikel von Hans Rutschmann gelesen habe. Aber, als heute Morgen der grosse Führer gesagt hat, dass diese Position richtig sei, habe ich Vertrauen geschöpft, dass diese SVP-Position tatsächlich eine gewisse Dauer halten könnte. Es war immerhin Christoph Blocher, der damals mitgeholfen hat, Kaiseraugst zu versenken.

Ich bitte Sie, das Postulat heute zu überweisen und damit am letzten Zwick der Geisel mit der Regierung zusammen rechtzeitig mit dem SIL-Koordinationsverfahren zu verhindern, dass unsere Raumplanung aus den Angeln gehoben wird.

Heinz Jauch (EVP, Dübendorf): Ich kann mich sehr kurz fassen. Ob mit oder ohne schlechtes Gewissen danke ich der Regierung für die Bereitschaft, das Postulat entgegenzunehmen. In die Flughafenpolitik scheint tatsächlich Bewegung zu kommen. Ich hoffe, dass dies nicht nur deshalb ist, weil kantonale Wahlen vor der Tür stehen.

Heute Nachmittag findet eine Aussprache in Bern mit allen mehr oder weniger betroffenen Akteuren statt. Dabei wird sicher auch der SIL Luftfahrt ein wichtiges Thema sein und damit werden möglicherweise auch Auswirkungen auf die kantonale Richtplanung aufgezeigt. Ich bin auf den Inhalt der angekündigten Vorlage sehr gespannt. Gespannt bin ich aber auch auf die von der Regierung richtigerweise erwähnte Koordination der beiden Instrumente SIL und kantonale Richtplanung. Ich hoffe wirklich, dass wir nicht zu spät sind.

Ich bitte Sie auch im Namen der EVP-Fraktion, das Postulat zu überweisen.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Seit diesem Wochenende wissen wir, dass die SVP ernten will, was Rot-Grün in den letzten Jahren gesät hat. Vom zum Regierungsratskandidaten erkorenen Raumplanungsguru Hans Rutschmann haben wir heute kein Wort gehört, obwohl es hier um ein richtplanerisch wichtiges Postulat geht. Es ist ein Geschäft, das eigentlich Hans Rutschmann hier betreuen müsste. Er hat aber Bruno Grossmann vorgeschickt. Bruno Grossmann hat uns mitgeteilt, dass nur ein Teil der SVP dieses sinnvolle Postulat überweisen wird. Diese Teilunterstützung der SVP ist ein Indiz dafür, dass die Schalmeyenklänge des «Rattenfängers von Herrliberg» in der SVP-Fraktion noch nicht angekommen sind.

Hans Rutschmann (SVP, Rafz): Meine Stellungnahme zum Flughafen letzte Woche hat offensichtlich ein sehr grosses Echo ausgelöst. Es hat sogar Hartmuth Attenhofer das ganze Wochenende beschäftigt.

Mir geht es aber nicht nur um ein Wahlkampfthema. Ich werde das nicht zu meinem Wahlkampfthema machen. Ich wollte einfach aus meiner Sicht eine klare Position zum Flughafen haben und dies auch äussern.

Die Flughafenpolitik beschäftigt grosse Teile der Bevölkerung. Nicht umsonst diskutieren wir hier regelmässig in kurzen Abständen über dieses Thema. Die Leute haben ein Recht zu wissen, wer wie denkt. Bei allen Beteiligten rund um den Flughafen ist heute über die aktuelle und zukünftige Flughafenpolitik eine grosse Verunsicherung feststellbar. Der Regierungsrat sandte diesbezüglich in letzter Zeit auch verschiedene Signale. Ich denke an den runden Tisch oder an das Gegenteil anlässlich der Medienkonferenz vom 8. November 2002.

Zur Verunsicherung kommen aber auch wirtschaftliche Probleme. Das finanzielle Engagement des Kantons Zürich am Flughafen, an der Swiss und der ehemaligen Swissair beläuft sich direkt oder indirekt auf rund 2 Milliarden Franken. Davon sind heute nur noch 1 Milliarde Franken vorhanden. Die Unique ist heute in keiner komfortablen Lage. Sie verkauft Parkhäuser, um die Liquidität zu sichern. Das Dock Midfield, ein grosser Brocken, der in Rekordzeit erstellt worden ist, kann vorerst nicht eröffnet werden. Unsere nationale Fluggesellschaft kann nur dank der massiven Geldmittel des Bundes fliegen.

Die offenen Fragen erfordern deshalb ein unvoreingenommenes Überdenken des bisherigen Konzepts des Flughafens Zürich. Bei meiner Stellungnahme – es ist meine Stellungnahme und nicht die der Fraktion, das möchte ich hier betonen – ging ich von folgenden Fragen aus: Wie hat sich der Flughafen aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen zu entwickeln? Welches sind die Interessen der Bevölkerung? Welchen Flughafen braucht der Kanton Zürich? Welchen Flughafen braucht die Schweiz? Die Entwicklung des Flughafens muss sich an den Bedürfnissen der Bevölkerung und vor allem an denjenigen der Volkswirtschaft orientieren. In seiner jetzigen und angestrebten Dimension ist der Flughafen zu gross. Darum fordert die Arbeitsgruppe, dass der Regierungsrat unverzüglich die nötigen Massnahmen in Angriff nimmt, damit der Flughafen betriebswirtschaftlich wieder rentabel betrieben werden kann.

Meine oder unsere Politik, Hartmuth Attenhofer, ist keine Kehrtwendung. Die SVP hat nach dem Zusammenbruch der Swissair den Milliardenkredit des Bundes wie auch den 300-Millionen-Kredit für die Unique abgelehnt. Ohne diese Kredite wäre es gar nie zu den heutigen Problemen gekommen; das vielleicht im Gegensatz zur SP, die all diese Steuergelder, diese Kredite bewilligt hat und trotzdem laufend gegen den Flughafen opponiert. Ich denke, unsere Politik ist in diesem Bereich einiges gradliniger.

Zur Vorlage, über die wir jetzt diskutieren, haben Sie von Bruno Grossmann gehört, dass die SVP dieses Postulat unterstützt. Bruno Grossmann hat gesprochen, Hartmuth Attenhofer, weil er in der Kommission war und dieses Geschäft in der Fraktion auch vertreten hat. Bei uns geht es mit rechten Dingen zu.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Ich denke, in einem Punkt sind wir uns alle einig: Die Gemeinden benötigen dringend eine Planungssicherheit, und auch die Grundeigentümer in der Flughafenregion müs-

sen wissen, wohin die Reise geht. Wenn wir einen Richtplan erarbeiten – das ist bereits die Antwort an Martin Bäumle –, dann haben wir den Auftrag, einen Planungshorizont von 25 Jahren anzunehmen. Wir haben auch klare Vorgaben, wie ein Richtplan erarbeitet werden muss. Das ist der Bezug zu den 25 Jahren in der regierungsrätlichen Antwort. Die Diskussion zur Stellungnahme zum dringlichen Postulat hat mir nun gezeigt, da bin ich sehr dankbar, dass das Projekt RELIEF eine breite Akzeptanz hier im Rat findet. Die Diskussion hat mir aber auch gezeigt, dass die Erwartungshaltung an die Ergebnisse sehr hoch ist. Da kann ich vor allem Richard Hirt beruhigen. Das ist alles andere als irgendeine Wahlkampfaktik. Das Projekt RELIEF wurde in der Baudirektion und in der Volkswirtschaftsdirektion bereits im Sommer 2002 aufgegleist. Es wurden breit angelegte Vorbereitungsarbeiten in Angriff genommen, bis wir dann das Projekt auch präsentieren konnten. Das taten wir gegenüber der Öffentlichkeit im Rahmen der Medienkonferenz am 8. November 2002. Das wurde also nicht aus dem Boden gestampft, sondern es wurde sorgfältig vorbereitet in der Hoffnung, dass es uns gelingen möge, die Entwicklung in den Bereichen Siedlung und Landschaft auf die Flughafenentwicklung abzustimmen und diese beiden Entwicklungen miteinander zu koordinieren. Miteinander zu koordinieren heisst eben auch, sicherstellen, dass die öffentliche Auflage und das Mitwirkungsverfahren zum Objektblatt SIL und zum kantonalen Richtplan gleichzeitig erfolgen können. Wir haben nie versprochen, dass es erst im zweiten Semester 2003 so weit sein wird, sondern wir haben immer deklariert, dass dies im ersten Semester 2003 möglich sein muss. Ich bin heute sehr zuversichtlich, dass wir diesen Zeitplan einhalten können.

Eine Falschaussage von Thomas Hardegger möchte ich hier korrigieren. Sie sprechen von einem SIL-Prozess, der jetzt vier Jahre dauert. Thomas Hardegger, das SIL-Koordinationsverfahren unter der Leitung von Ständerat Hans Lauri wurde im Oktober 2001 aufgegleist. Sie können also nicht sagen, dass wir seit vier Jahren in das Verfahren involviert sind, sondern das ganze SIL-Verfahren wurde jetzt in einer sehr kurzen Frist bearbeitet. Dass es einen solchen Prozess geben wird, das wussten wir schon lange. Aber das Projekt ist relativ jung.

Ich danke Ihnen für die wohlwollende Diskussion und die Unterstützung der Entgegennahme, wie es die Regierung beantragt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 146 : 0 Stimmen, das Postulat dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Raumplanerische Konsequenzen von Fluglärmgrenzwerten
Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2002 zum Postulat KR-Nr. 79/2002 und gleich lautender Antrag der KPB vom 19. November 2002, **4000**

Ueli Keller (SP, Zürich), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Die Kommission Planung und Bau beantragt Ihnen einstimmig, dem Antrag des Regierungsrates zu folgen und das Postulat 79/2002 als erledigt abzuschreiben. Dieses dringliche Postulat von Ruedi Lais, Willy Germann und Gabriela Winkler wurde eingereicht, kurz nachdem der Regierungsrat am 20. Februar 2002 informiert hat, dass er den Bundesrat ersuche, die Fluglärmgrenzwerte so abzuändern, dass die Grenze Tag/Nacht um eine Stunde auf 23 Uhr verschoben wird.

Der Regierungsrat führt in seinem Bericht aus, dass das UVEK (Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) mitgeteilt hat, dass es dieses Gesuch nicht unterstützen kann. Die Kommission hat dieses Schreiben von Bundesrat Moritz Leuenberger auch studiert. Darin ist unmissverständlich festgehalten: «Die Interpretation der gesetzlichen Vorgaben zur Festlegung der Lärmbelastungsgrenzwerte gemäss Artikel 15 des Umweltschutzgesetzes (USG) lässt meines Erachtens keinen Zweifel offen. Wollte der Bundesrat die Lärmschutzverordnung in Ihrem Sinne» – im Sinne des Regierungsrates – «ändern, würde er vom Bundesgericht in gleicher Weise zurückgepfiffen wie seinerzeit bei der erstmaligen Festlegung der Immissionsgrenzwerte, wie das im Urteil des Bundesgerichts vom 8. Dezember 2000 betreffend die Konzession für das Dock Midfield geschehen ist.» Weiter schreibt der Bundesrat: «Hingegen darf ich Sie versichern, dass die zuständigen Ämter in meinem Departement die von Ihnen gewünschte Ausdehnung der Nachtflugsperrung im Rahmen des künftigen Betriebsreglements unvoreingenommen prüfen werden.»

Mit diesem Schreiben vom 10. April 2002 ist eigentlich alles klar, war damals am 15. April 2002 schon alles klar, als dieses Postulat, das jetzt abgeschrieben wird, mit 81 : 61 Stimmen überwiesen wurde. Weil an jenem Sechseläutenmontag Baudirektorin Dorothee Fierz abwesend war, wissen wir nicht, ob sie an der damaligen Stellungnahme des Regierungsrates auf Nichtüberweisung festgehalten und uns die ganze Übung erspart hätte.

Wie dem auch sei, dieser Schlenker in der ganzen Flughafendebatte gehört nicht zu den Bedeutendsten in der Sache selbst. Er zeigt aber doch beispielhaft auf, dass in diesem Zusammenhang nicht immer allen alles ganz klar ist, auch wenn es um einfache Grundsätze geht. Diese finden sich im Schreiben des UVEK, aus dem ich zum Schluss nochmals zitiere: «Sie» – der Regierungsrat – «haben in Ihrem Schreiben aufgeführt, dass das Umweltschutzrecht keine baulichen und raumplanerischen Einschränkungen auslösen dürfe. Dieser Rechtsauffassung kann ich» – der Bundesrat schreibt dies – «nicht zustimmen. Dass sich Umweltschutzrecht, Baurecht und Planungsrecht gegenseitig durchdringen, zeigen verschiedene Bestimmungen des Umweltschutzgesetzes und des Raumplanungsgesetzes. So stellt zum Beispiel das Raumplanungsgesetz den Planungsgrundsatz auf, dass Wohngebiete vor Lärm möglichst zu verschonen seien. Dieser Grundsatz wird im Umweltschutzgesetz konkretisiert. Umgekehrt enthält das Umweltschutzgesetz im Kapitel über die Lärmbekämpfung eine ganze Reihe von bau- und planungsrechtlichen Normen. Es ist deshalb unvermeidlich, dass das Umweltschutzrecht die bauliche Entwicklung der Gemeinden, sofern sie übermässig lärmbelastet sind, einschränkt. Diese Schranken sind jedoch kein Selbstzweck, sondern beruhen auf einer Wertentscheidung des Gesetzgebers. Die Siedlungsentwicklung soll sowohl der gegenwärtigen als auch der zukünftigen Bevölkerung rund um den Flughafen eine ausreichende Nachtruhe garantieren.» Soweit der Bundesrat zu diesen selbstverständlichen Sachverhalten.

Ich bitte Sie, der Vorlage zuzustimmen und damit das Postulat als erledigt abzuschreiben.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Am 15. April 2002 hat eine deutliche Mehrheit dieses Rates unser Anliegen unterstützt, die Fluglärmgrenzwerte, wie sie vom Bundesgericht im Dezember 2000 in ihrer Substanz festgelegt wurden, zu vollziehen und sie nicht zu verwässern. Unser Vorstoss war eine Reaktion auf den Antrag des Regierungsrates

gewesen, die Nachtstunde von 22 bis 23 Uhr nicht mehr als Nacht, sondern als Tag zu zählen und damit das Einzonieren und Überbauen am Rande von Flugschneisen zu erleichtern.

Der Kommissionspräsident hat die an Klarheit nicht zu überbietenden Worte von Bundesrat Moritz Leuenberger zitiert, mit denen er den Vorstoss der Zürcher Regierung zurückgewiesen hat. Wir sind froh, dass in diesem sehr heiklen Bereich das Umweltschutzrecht gegenüber den Verwertungsinteressen der Grundeigentümer Vorrang erhalten hat. Wenn ich in diesen Wochen durch die heutigen und potenziellen Fluglärmgebiete fahre, bewege ich mich in einem veritablen Wald von Baugerüsten, an denen zum Teil bereits die Antifluglärmpakete hängen. Es ist offensichtlich, dass im letzten Moment vor der definitiven Festsetzung einer neuen, an den Lärmgrenzwerten orientierten Planung im Flughafengebiet Fakten geschaffen und auf Teufel komm raus Wohnhäuser gebaut werden. Von der Baudirektion erwarten wir, dass sie alles in ihrer Macht Stehende tut, diese unglückselige Entwicklung, die sogar einen vernünftigen, sprich redimensionierten Betrieb am Flughafen Zürich politisch in Frage stellen wird, zu bremsen. Wir horchen deshalb auf, wenn im Schlussabschnitt der Postulatsantwort bereits wieder mit neuen Schritten zur Neubeurteilung der kaum in Kraft gesetzten Lärmschutzverordnung gedroht wird. Regierungsrätin Dorothée Fierz, bei allem Respekt, Sie haben die Situation völlig falsch eingeschätzt, ich möchte fast sagen, Sie waren von vielen guten Geistern verlassen, als Sie glaubten, die Gemeinden würden für die Auflockerung der Nachtstunde von 22 bis 23 Uhr applaudieren. Sie täuschen sich heute erneut, wenn Sie glauben, mit der Zeit schwäche sich der Widerstand gegen den Abbau des Lärmschutzes ab. Das Gegenteil wird der Fall sein, denn die zürcherische Raumplanung schafft mit ihrer Trägheit und Zahnlosigkeit täglich neue Fluglärmgegner.

Ich bin mit der Abschreibung infolge Erledigung einverstanden. Leider wurde aber dieses Postulat nicht durch hervorragende Taten der Regierung erledigt, sondern von zwei Seiten her, von unten, von den Gemeinden, die sich gewehrt haben für den Lärmschutz und von oben, vom Bundesrat, der sich zum guten Glück der Umweltschutzgesetzgebung verpflichtet fühlt.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Das Postulat ist obsolet geworden. Das umstrittene Gesuch des Regierungsrates wurde vom Bundesrat abgewiesen.

Trotzdem einige kurze Bemerkungen zur Antwort der Regierung: Eigenartig, wie die Regierung jetzt auf Rechtfertigung macht. Da wird so getan, als ob in Bezug auf den Fluglärm zwischen 22 und 23 Uhr die Bewegungszeit derart restriktiv gehandhabt werde, dass zwischen dem Postulatsanliegen und der Regierungspolitik Zielkonformität herrsche. Das war und ist nicht der Fall. Ohne die raumplanerische Bremse würde die Bewegungszahl zwischen 22 und 23 Uhr früher oder später massiv erhöht.

Die regierungsrätliche Flugverkehrspolitik ist ohnehin derart widersprüchlich und wechselhaft, dass unser Misstrauen mehr als gerechtfertigt war. Sie werden beim Fluglärmfonds den neuesten Beweis dieses Wankelmuts feststellen. Natürlich steht die Regierung in verschiedenen Zielkonflikten. Aber, wo ihr Herz letztlich schlägt, geht deutlich aus der Antwort hervor. Sie spricht von den Interessen der Flughafengemeinden und meint damit allein die weitere Erschliessung von Bauland unter Flugschneisen. Die letzten Monate zeigen aber mit aller Deutlichkeit, wo die Interessen dieser Flughafengemeinden liegen. Sie wollen nicht mehr Lärm, sie wollen sogar weniger Lärm. Das ist das Interesse der grossen Mehrheit in diesen Flughafengemeinden. Es wurde bereits erwähnt, der Applaus blieb aus. Warum hat die Regierung nicht begriffen, dass sich in diesem Zielkonflikt zwischen neuer Erschliessung und neuen Bauten einerseits und dem Fluglärmschutz andererseits die Gewichte verlagert haben? Ich glaube, dass auch das Argument mit der Groberschliessung nicht stichhaltig ist. Seit Jahren hätte die Groberschliessung in heiklen Zonen angesichts der offenen Betriebsreglemente gebremst werden sollen. Einzig das Argument mit Entschädigungsforderungen wäre eigentlich stichhaltig. Doch ein finanzpolitisches Argument führt die Regierung nicht an. Also wären solche Forderungen bei einem Nachtbetrieb zwischen 22 und 23 Uhr nicht erheblich.

Die CVP zieht den Mittelweg eines Nachtbetriebs zwischen 22 und 23 Uhr einer Nachtsperre vor. Ein Nachtbetriebsregime gegenüber einer totalen Sperre könnte auch für 6 bis 7 Uhr in Erwägung gezogen werden. Wir werden bei den Standesinitiativen darauf zurückkommen.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Ich spreche im Namen des FDP-Fraktionsausschusses Bau, Verkehr und Umwelt.

Die raumplanerischen Konsequenzen von Fluglärmgrenzwerten sind ausserordentlich gross, so wie dies auch die Regierung in ihrer Antwort beschrieben hat. Neue Bauzonen für Gebäude mit lärmempfind-

lichen Räumen dürfen unter dem Gesichtspunkt des Fluglärms nur in Gebieten eingezont werden, in denen die Lärmimmissionen die Planungswerte nicht überschreiten. Dasselbe gilt für Neuerschliessungen von Bauzonen. Sogar laufende Quartierplanungen sind zu sistieren, wenn die Einhaltung der Planungswerte nicht mehr gesichert ist. Dies kann daher tatsächlich dazu führen, dass Vorleistungen in Form von Groberschliessungsanlagen verloren gehen. Dass es dabei immer um grössere Beiträge geht, das liegt auf der Hand, ebenso, dass wir nicht sinnlose Investitionen wollen.

Der FDP-Ausschuss Bau, Verkehr und Umwelt kann sich daher grundsätzlich den regierungsrätlichen Ausführungen anschliessen, dass solche Vorleistungen in Form von Groberschliessungsanlagen zu würdigen sind. Dasselbe gilt für eine staats- und gesellschaftspolitische Einbindung aller mit dem Flughafen zu treffenden Entscheidungen. Dies darf aber, das ist entscheidend, unter keinen Umständen dazu führen, dass die Raumplanung zum Nebenschauplatz verkommt. Wir begrüssen es daher sehr – das wurde auch schon von meinem Fraktionskollegen Gaston Guex zum Postulat Barbara Hunziker dargelegt –, dass die Richtplanrevision nun zügig an die Hand genommen wird. Worum geht es eigentlich? Es geht darum, dass Raumplanung in Zukunft verlässlich wird, und zwar für die Gemeinden. Diese wollen wissen, ob und wo sie noch Gemeindegebiet entwickeln können. Aber auch für die betroffenen Grundeigentümer, die wissen wollen, ob sich ihr Eigentum allenfalls entwertet. Für die Wirtschaft, die wissen will, ob sie investieren kann oder nicht. Selbstverständlich auch für die Bevölkerung, die ein Recht hat zu erfahren, wie viel Fluglärm ihr nun tatsächlich zugemutet wird. Dies zu erreichen und damit Planungssicherheit herzustellen, muss in unser aller oberstem Interesse liegen.

Unter diesen Voraussetzungen schliesst sich der FDP-Ausschuss dem Antrag der Regierung auf Abschreibung beziehungsweise Erledigung des Postulats an.

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Die SVP-Fraktion unterstützt die Abschreibung des Postulats.

Meine lieben Kolleginnen und Kollegen auf der linken Ratsseite, ich muss Ihnen natürlich sagen, dass die Flughafengemeinden auch in Zukunft eine Entwicklungsmöglichkeit in räumlicher Hinsicht haben müssen. Der Regierungsrat hat sich beim Bundesrat für den Bestand und die räumliche Weiterentwicklung der Flughafengemeinden eingesetzt, indem er beim Bundesrat eine Revision der Lärmschutzverord-

nung beantragte mit dem Ziel, den Fluglärm in der ersten Nachtstunde gleich wie den Lärm während den Tagesstunden zu behandeln. Diese Forderung ist von Bundesrat Moritz Leuenberger abgelehnt worden. Im gleichen Schreiben wird jedoch die eingehende Prüfung nach einer Ausdehnung der Nachtflugsperrung zugesichert, was wir wohlwollend zur Kenntnis genommen haben. Im Interesse der Flughafengemeinden und für die Rechtssicherheit der Grundeigentümer unterstützen wir die Bemühungen des Regierungsrates nach einer Neubeurteilung der Lärmschutzverordnung für den Flugverkehr, nachdem der SIL und das Betriebsreglement festgelegt worden sind.

Die SVP-Fraktion beantragt Ihnen die Abschreibung des Postulats.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Zürich): Gesundheitliche Studien belegen die schwer wiegende Auswirkung von Fluglärm, insbesondere in der Nacht. Diesem Umstand tragen deshalb auch die heutigen Grenzwerte Rechnung, indem sie die Nacht anders werten als den Tag. Die Antwort des Regierungsrates ist deshalb schon fast zynisch. Auch wenn die Auswirkungen des Flughafens durch Anpassen der Grenzwerte planerisch verkleinert werden könnten, also weiter gebaut werden dürfte, ist der Lärm für die betroffenen Menschen trotzdem real existierend und schädlich.

Ich fordere den Regierungsrat deshalb auf, sich für eine Anpassung der Lärmschutzverordnung jetzt in den SIL-Prozess einzuschalten und sich für weniger Fluglärm insbesondere in der Nacht einzusetzen.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Die unterschiedliche Behandlung der Nacht- und Tagwerte hat natürlich etwas Besonderes, vor allem über diese äquivalenten Lärmschallpegel, das sind Mittelwerte, physikalisch gemittelte Werte. Ich weise darauf hin, dass das frisierte Töffli in der Nacht Sie sicher aus dem Schlaf herausreisst. Wenn Sie das aber über die ganze Nacht mitteln, dann sind Sie wieder unterhalb des Grenzwerts. Diese Grenzwerte sind sehr gefährlich.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Ich bin auch hier etwas erstaunt über die Kommission Planung und Bau, die eigentlich diese Postulatsantwort fast einmütig akzeptiert und heute abschreiben will, obwohl die Antwort sehr beunruhigend tönt. Die Regierung hat nicht etwas akzeptiert, was das Bundesgericht vorgegeben hat, sondern will sich die Option weiterhin offen lassen, die Nachtrandstunde dem Tag zu-

rechnen zu können, allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt. Klar ist jedoch, wenn dies geschehen würde, dass in dieser Stunde wesentlich mehr Flugbewegungen abgewickelt werden können. Das heisst also, nicht nur der Lärm, der ohnehin da ist, bleibt für die Betroffenen gleich, sondern er würde dann grösser werden. Dass diese Möglichkeit, die bestehen könnte, auch genutzt wird, das geht auch aus einem internen Papier hervor, das die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion der Kommission Planung und Bau einmal zugestellt haben, indem dort die volkswirtschaftlichen Nutzen und Schäden einer Verlängerung der Nachtrandstunde aufgezeichnet werden und dort klar festgelegt wird, dass genau diese Stunde der Swiss und der Unique ökonomisch einiges nutzen würde. Wenn nun in der Antwort so getan wird, als ginge es um die Gemeinden und um die Grundeigentümer, dann kann ich dies nicht ganz glauben. Es ist mir auch klar, dass es für die Gemeinden und die Grundeigentümer wichtig ist, Planungssicherheit zu erhalten und entsprechend mit den Grenzwerten umzugehen. Wenn ich aber zwischen den Zeilen lesen kann und wenn man aus anderen Papieren herauslesen muss, dass der eigentliche Grund dahinter einmal mehr Swiss und Unique sind, dann habe ich ein schlechtes Gefühl, wenn wir dieses Postulat heute so kommentarlos abschreiben. Es ist aber leider auch so, dass ein Zusatzbericht zu einem Postulat nicht viel bringt und deshalb einer Abschreibung fast nichts entgegensteht. Man wird wahrscheinlich wieder einen neuen Vorstoss einreichen müssen, wenn die Regierung dannzumal diese Nachtrandstunde ernsthaft dem Tagesbetrieb zurechnen will.

In diesem Sinn werden auch die Grünen der Abschreibung nicht opponieren.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Auf der einen Seite wird ausgeführt, dass man die Nachtruhe ab 23 Uhr einhalten will. Auf der anderen Seite wird gesagt, zwischen 22 und 23 Uhr gelte der Tagbetrieb, aber selbstverständlich gelte dann doch die Nacht. Wir wissen nicht so ganz genau, was da passieren soll. Ich erlaube mir, das etwa so zu formulieren, dass es ein bisschen «Wischiwaschi» gleicht. Hier überrascht es mich auch ein wenig, dass in der Kommissionsberatung diese Aussage so übernommen worden ist und dass man dann den Antrag gestellt hat und sich einverstanden erklärt hat, das Postulat abzuschreiben. Diese Angelegenheit ist noch nicht erledigt. Wir wissen nicht einmal, ob es zwischen 22 und 23 Uhr Tag oder Nacht ist. Wenn

etwas nicht erledigt ist, dann sagt man, wir wollen weitere Informationen. Wenn es die Kommission nicht tut, dann tue ich es eben. Ich stelle den Antrag, dass man dieses Postulat nicht abschreibt.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Die Haltung des Regierungsrates zur Nachtruhe ist absolut klar, auch entgegen der jetzt geäusserten Bedenken von Kurt Schreiber. Der Regierungsrat hat die Grundsätze der Flughafenpolitik auch bezüglich Nachtruhe unmissverständlich festgelegt und hält nach wie vor und auch in Zukunft daran fest. Das heisst zwischen 22 und 6 Uhr gibt es keine Starts und keine Landungen. Zwischen 22 und 23 Uhr sind nur hubrelevante Flüge gestattet. Das sind ungefähr 30 Starts und Landungen. Mit der Änderung der Lärmschutzverordnung, wie es die Regierung im Februar 2002 beim Bundesrat beantragt hat, war der Regierung absolut klar, dass die Zuordnung der einzigen Nachtbetriebsstunde zum Tagesbetrieb der betroffenen Bevölkerung keine zusätzliche Lärmbelastung bringen darf. Damit würden wir sonst unsere Grundsätze der Nachtruhe verlegen. Volkswirtschaftsdirektor Ruedi Jeker hat Ihnen bei jeder Gelegenheit klar gemacht, dass diese Nachtruheregelung, wie sie der Regierungsrat beschlossen hat, nicht in Frage gestellt werden darf und auch nie in Frage gestellt wird durch die Regierung. Der Änderungsantrag der Lärmschutzverordnung, wie er eingereicht worden ist, war nur im Interesse der betroffenen Gemeinden und der Grundeigentümer. Es ist eine Tatsache, dass diese 30 Starts und Landungen in der Stunde zwischen 22 und 23 Uhr in der lärmtechnischen Berechnung eine überaus dominante Rolle haben. Wenn Sie die Tageskurve der Lärmbelastung vergleichen mit der Nachtbelastungskurve, dann sehen Sie, dass weite Gebiete des Kantons Zürich bis in unsere Nachbarkantone plötzlich mit restriktiven Vorschriften der Entwicklung belastet werden. Das hat dazu geführt, dass die betroffenen Gemeinden uns beantragt haben, diese Änderung der Lärmschutzverordnung ins Auge zu fassen. Plötzlich hat in den Gemeinden ein Meinungsumschwung stattgefunden. Man befürchtete eine zusätzliche Lärmbelastung. Die Stimmung hat sich in der Zwischenzeit bereits wieder markant geändert. Die Gemeinden befürchten wieder eine restriktive Einschränkung der Entwicklungsmöglichkeiten und sind gar nicht so sicher, ob ihr Widerstand gegen den Änderungsantrag auch verhältnismässig war.

Die Regierung hält sich aber an ihr Versprechen, dass sie nicht wieder ein neues Gesuch einreichen wird. Wenn wir aber Planungssicherheit haben, wenn wir den SIL festgelegt haben, wenn wir den kantonalen

Richtplan festgelegt haben und wenn das Betriebsreglement gültig ist, dann werden wir gemeinsam – gemeinsam heisst, Sie als Mitglieder des Parlaments und wir als Regierung – eine Lagebeurteilung vornehmen und uns noch einmal die Frage stellen, ob die Berechnungsmodalität für die Nachtstunde zwischen 22 und 23 Uhr den Möglichkeiten und Erwartungen unserer Flughafengemeinden entspricht. Das ist der Stellenwert des letzten Satzes, nicht mehr und nicht weniger.

Ich bitte Sie, zur Kenntnis zu nehmen, dass die Nachtstunde von 22 bis 23 Uhr für den Regierungsrat nicht nur eine Zusage, sondern ein Versprechen ist, an dem sie nie rütteln wird.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Ich bin nicht ganz glücklich mit Ihrer Antwort, Regierungsrätin Dorothee Fierz. Im Wesentlichen sind für die Kurven, die vorliegen, die Bewegungszahlen massgebend. Die Regierung ging in all ihren Berechnungen immer von 420'000 Bewegungen aus, die diese Kurven aufgelöst haben und indirekt dadurch auch abgeleitet die Nachtrandstunden- plus die Nachstundenkurven. Wenn man diese Bewegungszahlen endlich auf die 320'000 reduzieren würde, würden gewisse Kurven deutlich anders aussehen und wenn dies auf die Nacht heruntergebrochen wird ebenfalls. Der Regierungsrat spricht immer noch von der Hub-Funktion, nachdem nun auch der grosse Führer akzeptiert hat, dass es in Zürich keinen Hub mehr gibt. Hier müsste die Regierung neue Berechnungen anstellen und schauen, welche Flüge wirklich in der Nachtrandstunde und in der Nacht bei einem redimensionierten Flughafen noch nötig sind. Dann wird keine Änderung der Nachtlärmgrenzwerte nötig sein, um das Problem für die Gemeinden zu lösen. Das ist mir wichtig, dass das zumindest im Protokoll festgehalten ist.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 128 : 20 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission gemäss Vorlage 4000 zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 79/2002 als erledigt abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

Fraktions- und persönliche Erklärungen zur neuen Flughafenpolitik der SVP

Erklärung der FDP-Fraktion

Balz Hösly (FDP, Zürich): Die Freisinnige Kantonsrats-Fraktion hat mit Befremden, nicht aber mit wirklicher Überraschung zur Kenntnis genommen, dass sich die SVP von der bürgerlichen Zusammenarbeit auch in der Flughafenpolitik verabschiedet hat. Das bisherige Tor der Schweiz zur Welt soll nach ihrem Bekunden zum Türchen nach Europa schrumpfen.

Wir halten deshalb Folgendes fest. Erstens: Die SVP nimmt mit ihrem dritten Regierungsratskandidaten den Verlust zahlreicher Arbeitsplätze direkt am Flughafen in Kauf. Darüber hinaus gefährdet sie hemmungslos Tausende weiterer Arbeitsplätze im ganzen Land, die indirekt von einem Interkontinentalflughafen abhängig sind: in der Exportwirtschaft, bei Zulieferern, bei vielen KMU, im Tourismus, im Gastgewerbe, in der Hotellerie und so weiter.

Zweitens: Ausgerechnet die so genannte Sparpartei will für den Kanton und die weiteren Aktionäre der Unique sofortige hohe Verluste durch Wertberichtigungen am Flughafen. Völlig unverständlich ist zudem, dass der Zürcher Finanzdirektor die destruktive Haltung seiner Partei in der Sonntagspresse als genial bezeichnet. Das ist nicht nur verantwortungslos, sondern verletzt auch noch das im Zürcher Regierungsrat geltende Kollegialitätsprinzip.

Drittens: Die SVP verkennt die besonderen Bedürfnisse der Schweizer Wirtschaft, welche im Unterschied zu anderen europäischen Ländern jeden zweiten Franken auf ausländischen Märkten verdienen muss und deren Struktur im Lauf der Jahrzehnte ganz durch den interkontinentalen Flughafen geprägt wurde. Tatsache ist, dass gerade die wertschöpfungsintensiven Exportleistungen der Wirtschaft auf dem Luftverkehr basieren.

Viertens: Die Forderungen nach weniger Umsteigeverkehr und grösseren Flugzeugen widersprechen sich. Grössere Flugzeuge können nur mit mehr Umsteigepassagieren gefüllt werden.

Fünftens: Auch andere Verwaltungsräte, die nicht der Regierung angehören, müssen in wichtigen Fragen wie Pisten und Lärm nach Instruktionen des Regierungsrates stimmen. Auch sie müssten von Gesetzes wegen die Interessen des Kantons als Aktionär wahrnehmen und den Hauptzweck des Flughafengesetzes erfüllen, nämlich die

Förderung des Flughafens zur Sicherstellung der volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen des Kantons Zürich, freilich unter Berücksichtigung des Schutzes der Bevölkerung vor schädlichen und lästigen Auswirkungen. Dieser Interessenkonflikt des Kantons lässt sich auch durch andere, von der Regierung delegierte Verwaltungsräte nicht aufheben.

Sechstens: Die Verkehrsleistungen des Flughafens Zürich werden begrenzt durch den Markt und die Nachfrage, durch technische Kapazitäten, durch Schadstoff- und Lärmgrenzwerte. Bewegungszahlen sind sicher das falsche Mittel, weil damit kleine und grosse, laute und leise Flugzeuge genau gleich gewichtet würden, ohne dass der Flughafen darauf einen Einfluss hätte.

Siebtens: 85 der 100 grössten Unternehmen sind im Umkreis von 100 Kilometern um den Flughafen Zürich angesiedelt. Dies ist ein klarer Beweis für den Standortfaktor interkontinentaler Flughafen. Würde bloss ein provinzieller SVP-Regionalflughafen genügen, wären in Basel und Genf ähnliche Standortvorteile wie in Zürich festzustellen. Das ist nicht der Fall.

Achtens: Die FDP will einen unternehmerisch geführten Flughafen, der schwarze Zahlen schreibt. Die Krise im Schweizer Luftverkehr darf nicht schöneredet werden. Die FDP erwartet deshalb sowohl von der Leitung des Flughafens Zürich als auch vom Management der Swiss, dass sie die notwendigen, auch harten unternehmerischen Entscheidungen fällen, die es für ein Überleben einer eigenständigen Schweizer Luftfahrt braucht. Prestige Gründe oder das krampfhaft Festhalten an einem durch die Realität allenfalls überholten Businessplan der Swiss dürfen dabei keine Rolle spielen.

Neuntens: Die Freisinnigen wollen Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung. Gerade diese häufen sich in Flughafennähe. Die FDP wird deshalb alles daran setzen, dass der interkontinentale Flughafen Zürich seine Funktion als eine der wichtigsten Infrastruktureinrichtungen der Schweiz weiterhin erfüllen kann.

Erklärung der CVP-Fraktion

Lucius Dürri (CVP, Zürich): Mit grossem Erstaunen und mit Befremden hat die CVP-Fraktion zur Kenntnis genommen, dass die SVP nun plötzlich den Flughafen Zürich ausschliesslich auf die vermeintlichen Bedürfnisse der Zürcher Bevölkerung ausrichten und deshalb margi-

nalisieren will – dies, nachdem sie jahrelang eine ganz andere Sprache gesprochen hat. Dieses Vorgehen ist einerseits ein äusserst durchsichtiges und nicht ernst zu nehmendes Wahlkampfmanöver, andererseits ein wirtschaftspolitisch bedenkliches Vorgehen. Dass die Wohnbevölkerung um den Flughafen vor übermässigem, nicht mehr verantwortbarem Fluglärm zu schützen ist, was die CVP seit Jahren fordert, kann kaum bestritten werden. Eine Begrenzung der Flugbewegungen auf 320'000 pro Jahr und die Respektierung der Nachtruhe sind die notwendigen Massnahmen dazu. Damit verbunden ist aber keineswegs die Zielsetzung, Zürich-Kloten als Regionalflughafen verkommen zu lassen. Zürich als Wirtschaftsstandort braucht einen leistungsfähigen, internationalen Flughafen, genauso wie gute Wohn- und Lebensbedingungen. Die Begrenzung der Flugbewegungen kann durch eine teilweise Auslagerung des Charterverkehrs nach Basel und den Ersatz von Kurzstreckenflügen durch attraktive Bahnschnellverbindungen erreicht werden, ohne dass der geschäftliche Flugverkehr eingeschränkt werden muss. Es wäre fatal, wenn durch eine falsche Flughafenpolitik Tausende von Arbeitsplätzen aufs Spiel gesetzt würden. Auch ist es der Bevölkerung nicht zuzumuten, als Hub künftig Frankfurt oder London zu benützen.

Die CVP steht klar und unmissverständlich zu Zürich und damit zu einem leistungsfähigen, die Wirtschaft unterstützenden Flughafen. Sie steht ebenso zur Unique als private Betreiberin des Flughafens. Die CVP appelliert an die SVP, dem Flughafen Zürich jene Unterstützung zukommen zu lassen, welche sie in den letzten Jahren in den Wahlkämpfen nachweislich ohne Einschränkung versprochen hat.

Erklärung der SP-Fraktion

Dorothee Jaun (SP, Fällanden): Die SP-Fraktion hat zur Kenntnis genommen, dass sich die SVP-Spitze und ihr Regierungsratskandidat Hans Rutschmann in der Fluglärmpolitik in vollem Umfang den langjährigen Forderungen und der Argumentation von SP und Grünen angeschlossen haben. Die SP-Fraktion wertet dies als Erfolg ihrer Flughafenpolitik, die offensichtlich so überzeugend war, dass nun auch die SVP auf diese Linie eingeschwenkt ist. Die SP-Fraktion ist allerdings erstaunt, dass sowohl SVP als auch Regierungsratskandidat Hans Rutschmann innerhalb von weniger als zwei Monaten in ihrer Haltung eine 100-prozentige Kehrtwendung vollzogen haben. Noch im November 2002 bezeichnete ein SVP-Sprecher die von SP, Grünen und CVP verlangten Massnahmen, nämlich die Plafonierung der Flugbe-

wegungen auf 320'000 als «untaugliche Signale und nicht durchführbare Lösungen». 45 von 51 SVP-Kantonsräten inklusive Regierungsratskandidat Hans Rutschmann stimmten damals gegen diese Forderung. Dies ist im Kantonsratsprotokoll, Seiten 14'233 und 14'239, nachzulesen.

Der gleiche Kantonsrat, der vor zwei Monaten gegen die Plafonierung gestimmt hat, verlangt nun als Regierungsratskandidat genau das Gleiche. Zwischen diesen beiden Daten liegt nur eines: eine Nomination. Offenbar scheint eine geradlinige Haltung bei SVP-Regierungsratskandidaten nicht gefragt zu sein. Die SP ist gespannt, welche weiteren SP-Positionen die SVP im Wahlkampf auch noch übernehmen wird. Wir haben eine interessante Palette von guten Forderungen anzubieten.

Es ist zudem widersprüchlich und verantwortungslos, wenn die SVP heute den Flughafen zum Abschluss frei gibt, nachdem sie während Jahren einen Megahub gefordert und lautstark für den Flughafenausbau Propaganda gemacht hat. Die SVP trägt Mitverantwortung dafür, dass der Flughafen heute mit überrissenen und unbezahlbaren Investitionsruinen da steht. Die SVP und ihr Regierungsrat Christian Huber tragen Mitverantwortung dafür, dass der Kanton der Unique Darlehen in Millionenhöhe zu gewähren hat. Jetzt, da die Fehler der Flughafenpolitik der bürgerlichen Parteien offenkundig werden, will die SVP verschleiern, dass sie das Desaster mitverursacht hat. Die SVP hat die Suppe mit angerichtet, auslöffeln sollen sie nun andere. Wir bezeichnen dies nicht nur als Politik von Wendehälsen, sondern schlicht als Politik des Opportunismus.

Erklärung der Grünen Fraktion

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Mit einigem Erstaunen haben die Grünen im Kanton Zürich zur Kenntnis genommen, dass die SVP respektive ihr prominenter Regierungsratskandidat Hans Rutschmann unsere Argumente nahezu eins zu eins adaptiert hat. Ein grüner Teppich soll den Weg ins Rathaus ebnen. Bravo! Bisläng setzte sich die SVP allerdings immer für den Ausbau des Flughafens, im Speziellen auch für die fünfte Ausbaustufe ein. Nun, da sich um den Flughafen zunehmend Gegnerinnen und Gegner eines Megahubs zusammengeschlossen haben, ist das Wählerpotenzial da gegeben. Es wird entsprechend umworben. Da ist der SVP kein Mittel zu schade. Die Grünen setzen sich seit Jahren unermüdlich für eine Beschränkung von Flug-

bewegungen ein. Unser Vorstoss im Kantonsrat, die Flugbewegungen wenigstens bei 320'000 zu plafonieren, wurde im Kantonsrat knapp unterstützt, allerdings nur mit sehr wenigen SVP-Stimmen. Im Weiteren fordern wir seit langem den Verzicht auf Pistenerweiterungen, ein gesetzliches Nachtflugverbot von neun Stunden und eine Reduktion der Luftschadstoffe. Dies heisst nicht, ein provinzieller Flughafen zu werden, sondern dies heisst, ein leistungsfähiger, internationaler Flughafen zu sein, aber kein Megahub.

Wenn die FDP nun wiederum erzählt, sie möchte einen unternehmerischen Flughafen, dann stellt sich für mich die Frage, was sie damit meint. Die Swissair wurde vor allem von Freisinnigen in die Sackgasse geführt. Ihr Ende ist weitgehend ein freisinniges Debakel. Die überdimensionierte Swiss, die auch mit Staatsgeldern alimentiert wurde, ist weitgehend eine Aufgabe, die sich die Freisinnigen auf die Fahne geschrieben haben, zusammen mit der SP in jenem Fall.

Der Finanzdirektor ist aber auch ein etwas eigenartiger Kollege in der Regierung, wenn er plötzlich die Ideen der SVP toll findet, nachdem er bisher zu den grössten Promotoren eines Hubs gehört hat und dies auch in der Finanzkommission immer klar gemacht hat. Gerade Kritik von Grüner Seite an Finanzen, an Geldflüssen, an Risiken auf dem Flughafen wurde von der Regierung und auch von der Finanzkommission, auch von den SVP-Mitgliedern, immer wieder ignoriert. Wenn nun Hans Rutschmann hier klare Forderungen aufstellt, ist das sehr schön, nur hat uns Regierungsrat Christian Huber die Antwort in der Finanzkommission gegeben. Wir haben gar nichts dazu zu sagen. Wir haben keine Informationen über die Details zu erhalten, weil wir schliesslich eine Aktiengesellschaft gegründet haben. Wenn jetzt die SVP finanzpolitisch wieder Wahlkampf betreibt und ihr eigener Finanzdirektor will keine Auskunft geben, sitzt in diesem Verwaltungsrat und macht genau das Gegenteil, dann ist das das Ende der Glaubwürdigkeit.

Persönliche Erklärung

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Es ist nicht erstaunlich, dass die Sonntagspresse eine Erklärung unseres Regierungsratskandidaten Hans Rutschmann so umfunktioniert hat, dass es eine generelle Änderung in der Haltung der SVP-Fraktion gegeben hat. Dass es aber auch die Freisinnigen, ohne uns zu konsultieren, für nötig finden, nachdem Hans Rutschmann heute Morgen eine sehr klare Erklärung abgegeben hat, den Sachverhalt umzudrehen, ist absolut nicht verständlich. Man

muss – ich habe das an dieser Stelle bereits einmal erklärt –, darauf Rücksicht nehmen, aus welcher Region wir jeweils aus den verschiedenen Fraktionen kommen (*grosse Unruhe im Saal*). Seien Sie doch ehrlich, und lachen Sie nicht über etwas, das Sie selbst immer wieder betreiben. Es ist absolut verständlich, dass eine solche Haltung von den Vertretern verschiedenen Regionen kontrovers eingenommen wird. Sie können mit Sicherheit, meine Damen und Herren der SP-Fraktion, nicht damit rechnen, dass wir in Zukunft gegen den Flughafen politisieren. Womit Sie aber mit Sicherheit rechnen können: Wir werden die Politik, die vor allem die Freisinnigen betrieben haben, indem sie uns mit dem Staatsinterventionismus, mit dem 300-Millionen-Kredit an die Swiss in eine solche Situation gebracht haben, dass wir heute wirtschaftlich nicht mehr frei sind und dass vor allem, das ist viel schlimmer, die Swiss und die Unique wirtschaftlich nicht frei sind von Staatsfesseln... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Erklärung der EVP-Fraktion

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Der Laie staunt, und der Fachmann wundert sich. Wir sind in diesem Saal ein wenig Fachleute und haben die Politik der SVP-Kantonsratsfraktion verfolgt als eine Politik, welche sich hinter den Flughafen gestellt hat. Nun, oh Wunder, da naht der Wahltag und man muss dafür schauen, dass der Kandidat möglichst gut da steht. Dann nimmt man es in Kauf, einfach so 90'000 Arbeitsplätze aufs Spiel zu setzen. Man kann dann vielleicht in einem halben Jahr sagen, man habe es nicht so gewollt. Jetzt müssten wir halt schauen, wie es geht. Immerhin ist aber wichtig, dass wir noch ein bisschen mehr Ratsmitglieder im Kantonsrat haben und weiterhin auf diese destruktive Art arbeiten können.

Ich bin wirklich sehr enttäuscht über diese Art und Weise, Politik zu machen. Es ist klar, dass der Flughafen nicht unbeschränkt weiter wachsen darf. Aber ebenso klar ist, dass wir eine Verantwortung haben gegenüber der Bevölkerung im Kanton Zürich. Das heisst, dass wir die Pflicht und Schuldigkeit haben, diesen Leuten für Arbeit und Verdienst zu sorgen mit Einrichtungen, welche auch dem Kanton Zürich viel bringen. Wir werden dann die Beweise sehen bei der Behandlung der nächsten Vorstösse, wenn es beispielsweise um die Einzelinitiative von Peter Schäppi und diejenige der Grünen geht. Dann werden wir sehen, wie es mit der geraden Linie der SVP-Vertreter aussieht.

Kurz und gut oder schlecht und gut, es wäre zu wünschen, dass hier doch weniger Rattenfänger von Hammeln gespielt wird, sondern dass

wir danach trachten, unsere Institutionen am Leben zu erhalten und nicht Katastrophen zu provozieren. Die Haltung der EVP-Fraktion war immer klar. Wir wollten keinen Megahub. Wir wollten einen Alpenhub. Mit einem Alpenhub können wir dazu beitragen, dass Arbeitsplätze garantiert werden können. Verschiedene von uns haben vielleicht im Gegensatz zu anderen nicht erfahren, wie es ist, wenn sie ihren Arbeitsplatz verlieren und auf Stellensuche gehen müssen. Jedem und jeder, die solche Sachen in die Welt setzt, wären derartige Erfahrungen zu gönnen.

10. Ungültigkeitserklärung der Volksinitiative «Flughafenausbau Halt» (KR-Nr. 176/2001)

Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2002 und gleich lautender Antrag der Geschäftsleitung vom 7. November 2002, **3994**

Gleichzeitige Behandlung mit dem folgenden Traktandum 11.

11. Ungültigkeitserklärung der Volksinitiative «Stopp der Flughafenprivatisierung» (KR-Nr. 177/2001)

Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2002 und gleich lautender Antrag der Geschäftsleitung vom 7. November 2002, **3995**

Ratspräsident Thomas Dähler: Wir haben heute Morgen beschlossen, diese beiden Initiativen gemeinsam zu behandeln und dann getrennt darüber abzustimmen. Ich mache Sie jetzt schon darauf aufmerksam, dass diese Abstimmung etwas speziell sein wird, weil wir ein Quorum von zwei Dritteln der Anwesenden werden ermitteln müssen, damit die Ungültigkeitserklärung zu Stande kommt.

Eintreten

bei Volksinitiativen ist gemäss Paragraf 17 des Geschäftsreglements obligatorisch.

Detailberatung

Dorothee Jaun (SP, Fällanden), Referentin der Geschäftsleitung: Namens der Geschäftsleitung des Kantonsrates beantrage ich Ihnen, die beiden Initiativen ungültig zu erklären.

Der Kantonsrat ist bei den Vorlagen 3994 und 3995 wiederum gefordert, nicht, um eine politische Einschätzung der beiden Initiativen zum Ausdruck zu bringen, sondern er hat die schwierige Aufgabe, Recht zu sprechen. Die Tatsache, dass Paragraf 4 Absatz 2 des Initiativgesetzes für Ungültigerklärungen von Initiativen eine Zweidrittelmehrheit des Kantonsrates verlangt, deutet darauf hin, dass Initiativen nur dann ungültig erklärt und damit dem Stimmvolk nicht vorgelegt werden dürfen, wenn die Rechtslage klar ist.

Die Mitglieder der Geschäftsleitung haben, was den Inhalt der Initiativen anbetrifft, selbstverständlich nicht die gleiche Ansicht. Sie sind aber aufgrund des Rechtsgutachtens von Professor Alfred Kölz einstimmig zur Auffassung gelangt, dass die beiden Initiativen «Flughafenausbau Halt» und «Stopp der Flughafenprivatisierung» aus verschiedenen Gründen rechtswidrig sind und daher ungültig erklärt werden müssen.

Zunächst zur Vorlage 3994: Die Initiative verlangt im Wesentlichen die Sistierung des Beschlusses über die Bewilligung des Kredits von 873 Millionen Franken für den Flughafenausbau, also die fünfte Ausbautetappe, allerdings mit einer Ermächtigung an den Regierungsrat, angefangene Arbeiten soweit dies zur Sicherung der bereits getätigten Investitionen nötig sein sollte, fertig zu stellen. Diese Initiative ist aus verschiedenen Gründen ungültig, vor allem deshalb, weil alle drei Initiativbegehren unzulässige Initiativgegenstände betreffen. Gemäss Kantonsverfassung und Initiativgesetz ist es im Kanton Zürich mittels Initiative nur möglich, Gesetze, das heisst generell-abstrakte Normen, vorzuschlagen oder aber Beschlüsse, die in die Kompetenz des Kantonsrates fallen, nicht aber die Vornahme oder die Unterlassung von Verwaltungsakten, die allein in die Zuständigkeit der Exekutive fallen. Die Initiative will indes mit allen drei Begehren Einfluss auf reine Verwaltungsakte nehmen, was unzulässig ist. Zudem muss die Initiative gemäss Gutachten Alfred Kölz wegen faktischer Undurchführbarkeit ungültig erklärt werden, denn alle Ausbauten des Flughafens, welche Gegenstand des seinerzeitigen Kredits waren, sind praktisch

bereits ausgeführt. Dabei handelt es sich ausschliesslich um die Tiefbauten. Die Hochbauten waren nicht Gegenstand des seinerzeitigen Kredits.

Aus diesen Gründen beantragt Ihnen die Geschäftsleitung, diese Initiative für ungültig zu erklären.

Die zweite Initiative, «Stopp der Flughafenprivatisierung», verlangt einerseits in Ziffer 1 die Aufhebung des Gesetzes über die Flughafenprivatisierung, andererseits die Wiederinkraftsetzung der alten Flughafenorganisation. Auch bei dieser Initiative ist die Rechtslage klar. Sie verstösst gegen verschiedene Vorschriften des Initiativrechts, vorerst und primär gegen die Vorschrift der Einheit der Form, indem der erste Abschnitt eine ausformulierte Initiative darstellt, nämlich die Aufhebung des Flughafenprivatisierungsgesetzes, der zweite Abschnitt aber eine allgemeine Anregung. Die Wiedereinführung der alten Flughafenordnung würde eine Vielzahl verschiedenster Erlasse, Gesetze, Verordnungen und auch Verwaltungsakte erfordern, deren Inhalt bei Annahme der Initiative noch keineswegs klar wäre. Zudem verstösst die Initiative in diesem Teil ebenfalls gegen die Vorschrift, dass mit Initiativen nur Gesetze in materiellem Sinn, nicht aber Verwaltungsakte vorgeschlagen werden können. Entscheidend ist aber, dass diese Initiative gegen Bundesrecht verstösst, nämlich gegen die verfassungsmässig garantierte Eigentumsfreiheit und gegen die Wirtschaftsfreiheit, denn sowohl die zwangsweise Rückübertragung der Sachwerte von der heute privaten Flughafen AG Zürich ins Eigentum des Kantons als auch die zwangsweise Rückübertragung der Aktien, welche sich zum Teil in privatem Besitz befinden, würde einer Enteignung gleichkommen. Damit ein solches Vorhaben zulässig wäre, müsste eine besondere gesetzliche Grundlage vorliegen, und zwar würde nicht einmal ein kantonales Gesetz genügen, sondern es müsste ein Bundesgesetz erlassen werden ähnlich dem seinerzeitigen Rückkaufgesetz für die SBB von 1897.

Die rechtlichen Überlegungen führen zum Schluss, dass auch die zweite Initiative ungültig ist. Es kann aus dem Gutachten Alfred Kölz zudem die durchaus interessante Schlussfolgerung gezogen werden, dass Privatisierungen von Eigentum des Kantons, selbst wenn es sich um Umwandlungen in gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaften handelt, ohne gesetzliche Grundlage auf Bundesebene nicht mehr rückgängig gemacht werden können. Also einmal privatisiert – immer privatisiert.

Aus all diesen Gründen beantrage ich Ihnen Gutheissung der Anträge der Geschäftsleitung auf Ungültigerklärung beider Volksinitiativen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Die Ungültigerklärung zweier Volksinitiativen, die 13'000 Stimmbürgerinnen und Stimmbürger unterzeichnet haben, ist keine leichte Sache. Ich würde sogar sagen, es sei ein Totalschaden in einer direkten Demokratie, der unter allen Umständen vermieden werden muss. Deshalb diese paar Ausführungen, damit klar wird, weshalb wir trotz Sympathien für die Gründe, die zu den Initiativen geführt haben, für die Ungültigerklärung sind.

Beide Volksinitiativen entspringen einem demokratischen Zornausbruch nach der Festlegung neuer Flugrouten im oberen Glattal und über den Pfannenstiel. Ludwig Minelli hat die Verärgerung seiner Mitbürgerinnen und Mitbürger in seiner Region ausgenützt und diese Initiativen ohne Rücksicht auf juristische Bedenken durchgepaukt. Solche waren ihm mindestens durch meine Person persönlich bekannt gemacht worden. Nun stehen wir vor der Situation, dass 13'000 Stimmbürgerinnen und Stimmbürger enttäuscht sind, möglicherweise auch über den Kantonsrat, weil sie uns in unserer fast verfassungsgerechten Funktion weniger kennen. Quasi zum Trotz sei ihnen gesagt, dass die beiden Initiativen, mindestens jene über die Rücknahme der Privatisierung auch zum absoluten Eigentor hätten werden können. Wenn nämlich nur der Abschnitt 1 zur Abstimmung zugelassen worden wäre, hätte die Stimmbevölkerung jegliche letzte Mitbestimmung in Flughafenfragen auch noch verloren, wenn das Flughafengesetz einfach gestrichen worden wäre. Die Lösung der Zukunft, da setze ich vielleicht einen etwas anderen Akzent als die Geschäftsleitung, muss in einer Wiedererlangung der staatlichen Kontrolle über die Flughafeninfrastruktur liegen, nachdem sich die Privatisierung des Flughafens als Flop herausgestellt hat.

Es freut uns, dass auch die SVP nach ihrem Rückwärtssalto jetzt inhaltlich recht nahe bei der rot-grünen Position in der Sache Unique steht. Hans Rutschmann lade ich ein, einmal auf der fluglärmkritischen Seite, bei mir hat es noch Platz, Probe zu sitzen, bevor er auf dem Stuhl von Regierungsrat Ruedi Jeker Probe sitzen möchte.

Aus dem Scheitern dieser Initiativen heraus hat der Kantonsrat unsere Motion für die formelle und inhaltliche Vorprüfung von Volksinitiativen unterstützt und überwiesen. Ich hoffe, dass die Kommission Staat und Gemeinden eine Formulierung findet, die Ungültigerklärungen auf jene Weise verhindern kann, dass sich diese Vorprüfung ebenfalls

auf den Inhalt erstreckt. Es ist schwierig, eine solche Formulierung zu finden. Das wissen wir. Einige Kantone haben das geschafft und prüfen den Inhalt von Volksinitiativen, bevor mit dem Sammeln von Unterschriften begonnen werden darf. Der Ständerat hat das 1996 ebenfalls beschlossen. Das ist dann aber im Differenzbereinigungsverfahren vom Nationalrat wieder gestrichen worden. Viele von uns haben im Laufe unserer vorparlamentarischen Karriere und vielleicht sogar noch jetzt während zig Stunden auf der Strasse Unterschriften für Initiativen gesammelt und dies zu einer Zeit, als es noch viel einfacher war, da man noch an den Urnen sammeln konnte. Tun wir alles, dass es den Staatsbürgerinnen und Staatsbürgern leichter und nicht schwerer gemacht wird, ihre demokratischen Rechte auszuüben. Ich bin gespannt, wie sich das Initiativrecht entwickelt, sodass solche Total Schäden, wie wir sie heute leider konstatieren müssen, verhindert werden können.

Die Beratungen werden unterbrochen.

Begrüssung

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich begrüsse auf der Tribüne eine Gruppe von Politologiestudenten der Universität Zürich mit Professor Ulrich Klöti. Sie geniessen Anschauungsunterricht und können die Differenzen zwischen Theorie und Praxis in der Politik dann heraus schälen. Sie erleben hier so quasi Politik am Tatort.

Ich wünsche ihnen eine lehrreichen Morgen.

Die Beratungen werden fortgesetzt.

Daniel Vischer (Grüne, Zürich): Die Grünen werden sich in Bezug auf die Ungültigerklärung dieser Initiativen enthalten.

Es gibt zwei Ebenen, nämlich die materiell-politische und die juristische. Wie Dorothee Jaun zu Recht ausgeführt hat, muss die Geschäftsleitung die Initiativen unter juristischer Optik begutachten. Da lag ein Gutachten vor. Ob der Entscheid des Gutachtens so klar ist, möchten

wir doch mit einem Vorbehalt versehen. Es ist nämlich nicht ganz sicher, ob die Initiativen, weil sie gewissermassen als unwahrscheinlich zu verwirklichen anzusehen sind und weil sie individuell konkreten Sachverhalt fordern, tatsächlich ungültig erklärt werden müssen. Das behauptet das Gutachten. Wir möchten jedenfalls kein Präjudiz, das in vergleichbaren Fällen, in denen zwar ein individuell konkreter Sachverhalt zum Gegenstand einer Initiative erklärt wird, der ohne Probleme verwirklicht werden könnte, sagt, dass die Initiative als ungültig anzusehen ist. Ob das tatsächlich nicht zu verwirklichen ist, ist eine offene Fragen. Es ist sicher politisch unwahrscheinlich, dass das jetzt noch verwirklicht werden könnte. Ob es aber abstrakt gesehen, ausserhalb jeglicher Reichweite der Verwirklichung liegt, das kann man wirklich mit einem Fragezeichen versehen.

Im Übrigen bin ich bei allen Differenzen, die es manchmal gibt – im Flughafen sind wir nicht wie die SP totale «Re-Verstaatlichungsfans» –, nicht so sicher, ob das Glück der Zukunft darin liegt, dass der Flughafen nun wieder dem Staat übertragen würde. Das wäre immerhin auch eine Frage, die man mehr ausdiskutieren müsste. Uns geht es darum, dass das Volk in den entscheidenden Punkten etwas zu sagen hat. Wir sind aber nicht a priori der Meinung, ein Betrieb, der vom Staat geführt werde, sei ein besserer Betrieb, weil er vom Staat geführt wird. Das ist doch etwas, was ich noch unterstreichen möchte.

Wir werden uns also enthalten.

Ursula Moor-Schwarz (SVP, Höri): Am 25. Juni 1995 hatte das Zürcher Stimmvolk einem Kredit von 873 Millionen Franken für den Ausbau der fünften Bauetappe am Flughafen Zürich zugestimmt. Auch wenn eine Weisheit der Dakota-Indianer besagt, «wenn du entdeckst, dass du ein totes Pferd reitest, steige ab», kann hier weder abgestiegen noch eine stärkere Peitsche besorgt oder der Reiter gewechselt werden.

Heute, 7,5 Jahre später, nachdem praktisch sämtliche Objekte plus/minus fertig gestellt sind, haben wir nicht darüber zu entscheiden, wie sinnvoll oder sinnlos diese Investitionen waren, sondern wir haben über die Gültigkeitsfrage einer Volksinitiative zu entscheiden und dies mit einer Zweidrittelsmehrheit dieses Rates. Das von der Volkswirtschaftsdirektion in Auftrag gegebene Rechtsgutachten von Alfred Kölz kommt zum Schluss, dass die Volksinitiative «Flughafenausbau

Halt» wegen Widerspruchs zur Staatsverfassung und wegen faktischer Undurchführbarkeit ungültig zu erklären ist und daher den Stimmberechtigten nicht zur Abstimmung unterbreitet werden kann.

Die SVP-Fraktion schliesst sich diesem Ergebnis an und wird der Ungültigerklärung der Volksinitiative zustimmen.

Sie wird auch der Ungültigerklärung der Volksinitiative «Stopp der Flughafenprivatisierung» zustimmen, dies aus den gemäss Gutachten von Alfred Kölz genannten Gründen wie Verletzung des kantonalen Verfassungsrechts sowie Verletzung des Bundesrechts.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Die Grünen haben sehr viel Verständnis für die Initianten. Die beiden Initiativen sind in einer Frustsituation entstanden, als die regierungsrätliche und die kantonsrätliche Politik kein Vertrauen mehr genossen haben. Die Grünen werden sich heute trotzdem bei beiden Initiativen enthalten.

Klar ist eigentlich, dass die Initiative «Flughafenausbau Halt», die eine Sistierung verlangt, unsinnig ist und aus diesen Gründen tatsächlich wahrscheinlich ungültig sein muss. Aber auch hier weise ich darauf hin, dass die Grünen bereits beim Swissair-Grounding und beim Swiss-Kredit damals einen gezielten Stopp des Ausbaus des Dock Midfields gefordert haben. Diese Forderung verhallte in diesem Rat ungehört. Heute ist das Dock Midfield fertig gestellt. In diesem Sinn bringt ein Stopp nichts mehr. Zudem ist uns die Rechtsgrundlage entzogen worden, indem wir heute lediglich noch ein Darlehen an die Flughafen AG leisten und dazu nicht einmal mehr Sicherheiten via Kantonsrat sicherstellen können. Wenn Regierungsrat Christian Huber nicht mehr machen will, als er bisher getan hat, dann geschieht hier auch nicht mehr an Sicherheit.

Etwas weniger klar ist es bei der zweiten Initiative «Stopp der Flughafenprivatisierung». Da sind zwei Stossrichtungen enthalten, die zu einer Ungültigkeit führen und die mindestens als akzeptabel betrachtet werden können. Einerseits wird eine allgemeine Anregung verlangt und andererseits ein konkreter Vorschlag. Das verletze die Einheit der Form. Ich zeige hier an, dass auch in dubio in populo zur Anwendung kommen könnte, indem man sagen würde, es sei klar, was die Initianten eigentlich wollen. Sie haben es nur sehr schlecht formuliert. Die Frage ist, ob man Initianten den Vorwurf machen kann, wenn sie unsauber formulieren und keine Juristen beiziehen, ob ihnen das zur Un-

gültigkeit erreichen kann. Dies umso mehr, wenn der ganze Kantonsrat und der Regierungsrat hier schon Gesetze beschlossen haben, die gemäss neusten Gutachten wahrscheinlich ungültig wären.

Zum Gutachten Alfred Kölz: Wir haben seinerzeit bei der Beratung des Flughafengesetzes zur Frage der Änderung und Lage der Pisten mit einem referendumsfähigen Beschluss unsere Zweifel angebracht, ob dies überhaupt möglich sei. Barbara Hunziker hat das klar als rechtswidrig bezeichnet. Damals fehlte ein Gutachten. Der befragte Gutachter hat genau diese Frage nicht geklärt. Wenn man jetzt das Gutachten Alfred Kölz durchliest, sieht man klipp und klar, dass er im Prinzip festhält, dass die Geschäftsführung oder die Oberleitung der Gesellschaft und die Erteilung der nötigen Weisungen unübertragbare und unentziehbare Aufgaben des Verwaltungsrates sind. Das heisst mit anderen Worten, wir können über die Lage und die Pistenveränderungen nicht via ein Kantonsratsgesetz Einfluss nehmen. Dieses Gutachten stipuliert für die Initiative eine Ungültigkeit mit der Argumentation, sie sei systemwidrig, weil sie mit dem Mittel des kantonalen Verfassungsrechts in die Geschäftspolitik einer privatrechtlichen Aktiengesellschaft eingreifen will. Sie ist wegen Verstosses gegen das Bundesrecht Eigentumsgarantie, Wirtschaftsfreiheit, Aktienrecht für ungültig zu erklären. Mit dieser klaren Aussage, wenn Sie heute die Initiative ungültig erklären, setzen Sie gleichzeitig einen Teil des von Ihnen geschaffenen Gesetzes ausser Kraft. Wenn wir je über eine Pistenveränderung abstimmen würden, wäre dies genau so eine ungültige Abstimmung wie diese Initiative. Entweder sagen wir heute, die Initiative sei gültig, wir stimmen darüber ab, oder wir akzeptieren das, was Barbara Hunziker schon vor zwei Jahren gesagt hat, dass dieses Weisungsrecht gar nicht geht und rechtlich nicht möglich ist. Wenn dies so wäre, müssten wir andere Wege beschreiten, um sicherzustellen, dass die Pisten nicht verändert werden. Dann reicht es nicht, wenn der Regierungsrat in einer Presseerklärung verspricht, dass das Volk dazu etwas zu sagen hat, wenn er gleichzeitig ein Gutachten auf dem Tisch hat, das klar sagt, das Volk habe hier gar nichts zu sagen und der Kantonsrat auch nicht.

In diesem Sinn haben wir echte Zweifel, ob die zweite Initiative wirklich ungültig ist und werden uns auch hier der Stimme enthalten.

Peider Filli (AL, Zürich): Ich spreche zur Volksinitiative «Stopp der Flughafenprivatisierung». Eine Aktiengesellschaft ist nicht Gott gegeben. Die Verstaatlichung ist sicher eine schwierige, komplizierte

Übung. Doch, auch wenn es schwierig und kompliziert ist, heisst das noch nicht, dass es unmöglich ist. Im Zweifel für den Angeklagten heisst es. Ich zweifle, dass diese Initiative ungültig ist, also bin ich für die Gültigkeit.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Es ist natürlich schwierig als Nicht-Jurist über die Ungültigkeit oder Gültigkeit einer Initiative zu urteilen. Für einen gewöhnlichen Bürger ist es schwierig, gegen Alfred Kölz, der von Staatsrechtlern immer wieder zitiert wird und quasi als Gott über diesen staatlichen Grundsätzen wacht, anzutreten. Ich persönlich habe eigentlich Sympathien zu gewissen Vorstössen. Es zeigt die Angst und die Hilflosigkeit der Bevölkerung, die sich da über den Tisch gezogen fühlt. In dem Sinn werden ich und ein Teil der Fraktion bei der Ungültigkeitserklärung sitzen bleiben.

Regierungsrat Ruedi Jeker: In einer direkten Demokratie gibt es neben dem Recht, Parlament und Regierung zu wählen, wohl kein Instrument, das höher eingestuft wäre als das verfassungsmässig garantierte Recht jedes Bürgers und jeder Bürgerin, den Staat mittels Initiative zu einem Tun oder zu einem Unterlassen in die jeweils gewünschte Richtung zu zwingen. Dieses Recht ist Ausfluss davon, dass in einer direkten Demokratie letztlich das Volk das Sagen hat und wir, Kantons- und Regierungsrat, unser Handeln nach dem Volkswillen zu richten haben. Davon zeugt auch der Grundsatz, dass Initiativen nur dann für ungültig erklärt werden dürfen, wenn sie ganz klar gegen geschriebenes Recht verstossen. Im Zweifelsfall, so ein wichtiger Grundsatz, ist eine Initiative für gültig zu erklären. Kantonale Initiativen haben jedoch gewisse Leitplanken zu beachten, die bei uns in Verfassung und Gesetz verankert sind und letztlich ebenso wichtige Volksrechte schützen, unter anderem den Anspruch, dass jeder Stimmberechtigte und jede Stimmberechtigte seinen beziehungsweise ihren Willen frei und unverfälscht zum Ausdruck bringen dürfen.

Der Regierungsrat hat die beiden vorliegenden Volksinitiativen eingehend geprüft. Er kam zum Schluss, dass erhebliche Zweifel an der Gültigkeit bestehen. Da aber, wie ich dies eingangs erwähnt habe, die Ungültigkeitserklärung einer Volksinitiative nicht einfach ein Nebengeschäft ist, sondern vielmehr tief in eines der zentralen verfassungsmässigen Rechte des Souveräns eingreift, hat der Regierungsrat beschlossen, die beiden Volksinitiativen «Stopp der Flughafenprivatisierung» und «Flughafenausbau Halt» von einem ausgewiesenen Kenner

der Materie, Professor Alfred Kölz, prüfen zu lassen. Alfred Kölz legte Mitte Mai des letzten Jahrs sein Gutachten der Geschäftsleitung des Kantonsrates in vollem Wortlaut vor. Das Gutachten kommt nun ohne Wenn und Aber zum Schluss, dass beide Volksinitiativen ungültig sind, und zwar jede einzelne gleich aus mehreren Gründen. Ich verzichte darauf, diese Gründe nochmals darzulegen. Dorothee Jaun hat sie Ihnen auch als Juristin klar machen können. Das ist auch die Meinung Ihrer Geschäftsleitung. Ich kann inhaltlich noch dazu sagen, dass diese beiden Initiativen keine Grundlage für eine neue Flughafenpolitik abgegeben hätten.

Ein Wort zu Martin Bäumle: Ihr Gedankengang wird nicht besser, wenn Sie ihn nicht zu Ende führen. Es ist ganz klar, dass der Kantonsrat die Vertreter in der Flughafengesellschaft instruieren kann, von ihrer Sperrminorität Gebrauch zu machen. Das ist nach schweizerischem Aktienrecht rechtens. Darum sind Ihre Ausführungen in dieser Beziehung falsch. Wie Sie es politisch gewichten, ist eine andere Frage. Einfach um der Klarheit willen: Die Anweisung der Sperrminorität in den Verwaltungsrat einzubringen, ist rechtens und entspricht auch Bundesrecht. Dazu meine rechtlichen Überlegungen.

Im Übrigen schliesst sich der Regierungsrat der Grundhaltung an und bittet Sie, die beiden Initiativen nicht als gültig zur Abstimmung zuzulassen.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Ich muss Regierungsrat Ruedi Jeker leider widersprechen. Es ging mir nicht um die Sperrminorität. Es ist selbstverständlich, dass der Regierungsrat seine Sperrminorität wahrnehmen kann, wenn er will. Der Kantonsrat kann aber dem Regierungsrat nicht via Volksabstimmung eine Sperrminorität auferlegen, die er dann zwingend umsetzen muss, wenn dieses Gutachten genau das Gegenteil begründet und es als nicht möglich bezeichnet. Es ist selbstverständlich so, dass die moralische Verpflichtung für den Regierungsrat relativ hoch ist, wenn eine Volksabstimmung sagen würde, wir wollen keine Parallelpiste. Der Regierungsrat kann aber seine Sperrminorität wahrnehmen oder nicht. Man kann ihm nicht die Oberleitungsfunktion via ein kantonales Gesetz wegnehmen, wenn das Bundesgesetz etwas anderes sagt und vor allem das Gutachten Alfred Kölz dies so klar belegt.

Ratspräsident Thomas Dähler: Für die Ungültigerklärung einer Initiative bedarf es einer Mehrheit von zwei Dritteln der anwesenden Mitglieder. Ungültige Volksinitiativen werden dem Volk nicht zur Abstimmung unterbreitet. Die Tür ist zu schliessen, die Anwesenden sind zu zählen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Es sind 162 Mitglieder anwesend. Die Zweidrittelsmehrheit der Anwesenden beträgt somit 108.

Abstimmung über die Ungültigkeit der Volksinitiative «Flughafenausbau Halt» KR-Nr. 175/2001

Der Kantonsrat beschliesst mit 142 : 0 Stimmen, die Volksinitiative für ungültig zu erklären; sie gilt somit als abgelehnt.

Abstimmung über die Ungültigkeit der Volksinitiative «Stopp der Flughafenprivatisierung» KR-Nr. 177/2001

Der Kantonsrat beschliesst mit 129 : 4 Stimmen, die Volksinitiative für ungültig zu erklären; sie gilt somit als abgelehnt.

Ratspräsident Thomas Dähler: Die Tür kann geöffnet werden.

Die Geschäfte 10 und 11 sind erledigt.

12. Standesinitiative zur Verlängerung der Nachsperrordnung um zwei Stunden und Standesinitiative zur Nachtruhe an Flughäfen

Antrag des Regierungsrates vom 14. November 2001 und geänderter Antrag der KEVU vom 19. März 2002, **3915a**

Eintreten

ist gemäss Paragraf 17 des Geschäftsreglements obligatorisch.

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Mit der Vorlage 3915 beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, zwei Einzelinitiativen nicht definitiv

zu unterstützen und drei Postulate als erledigt abzuschreiben. Die KEVU hat den Antrag an ihren Sitzungen vom 12. Februar und 19. März 2002 beraten.

Peter Schäppi fordert in seiner Einzelinitiative, welche der Kantonsrat am 10. Juli 2000 vorläufig unterstützt hat, eine Standesinitiative, welche einer Verlängerung der Nachtflugsperrung um zwei Stunden verlangt. Er begründet sein Anliegen damit, dass die Nachtruhe von Mitternacht bis 5 Uhr nicht ausreichend sei und dass eine Erweiterung auf sieben Stunden ein tragfähiger Kompromiss zwischen den Anliegen der Bevölkerung und jenen der Wirtschaft und der Fluggäste darstellt.

Hans Meier fordert in seiner Einzelinitiative, welche der Rat am 2. Oktober 2000 vorläufig unterstützt hat, ebenfalls eine Standesinitiative, mit welcher der Kanton Zürich eine gesetzliche Verankerung der Nachtruhepause von 22 bis 6 Uhr verlangt. Er begründet sein Anliegen damit, dass der Schutz der Bevölkerung vorrangig sei und dass insbesondere die gesundheitlichen Risiken mit dem Fehlen von Ruhefenstern in der Nacht erheblich sind.

Am 18. September 2000 reichten die Kollegen Ruedi Lais und Peter Reinhard ein Postulat ein, mit welchem sie den Regierungsrat aufforderten, die definitiven Nachtruhezeiten zwischen 23 und 6 Uhr ins provisorische Betriebsreglement aufzunehmen. Gleichentags reichten die Kollegen Otto Halter, Richard Hirt und Markus Werner ein Postulat ein, mit welchem sie einen konkreten Massnahmenplan forderten, der die Herabsetzung der Lärmgrenzwerte auf das vom Regierungsrat beantragte Niveau, die Sperrzeit von 23 bis 6 Uhr und ein verbindliches An- und Abflugmanagement unter Berücksichtigung der Wohn- und Lebensqualität der Bevölkerung aufzeige. Dann wäre noch das ebenfalls am 18. September 2000 eingereichte Postulat von Martin Bäumle und Barbara Hunziker, welches sich einzig in einem Punkt vom vorherigen unterscheidet, nämlich indem der Bezug der Lärmgrenzwerte auf die eidgenössische Expertenkommission erstellt wird.

Die KEVU hat die einzelnen Themengebiete, die in dieser Vielzahl von Vorstössen angesprochen worden sind, diskutiert. Der Regierungsrat, vertreten durch den Generalsekretär der Volkswirtschaftsdirektion, orientierte die Kommission offen und umfassend, was von allen Seiten sehr geschätzt wurde. Dabei wurde der ausdrückliche Wille des Regierungsrates dargelegt, die siebenstündige Nachtruhe durchzusetzen. Die Kommission nahm dies positiv auf. Die Verlängerung um eine weitere Stunde, also bereits ab 22 Uhr erachte der Regierungsrat als nicht möglich, obschon er grosses Verständnis für das Anliegen

habe. Der Wettbewerbsnachteil für den Flughafen und die Swiss wäre zu gross und könne daher nicht verantwortet werden. Eine Mehrheit der Kommission teilte damals diese Auffassung. Klammer: Ob sich diese Mehrheit in eine Minderheit verwandelt hat, wird von uns allen mit Spannung erwartet. Klammer geschlossen. Die damalige Minderheit äusserte sich zwar positiv zur klaren Haltung für eine Verbesserung der Situation, wollte aber verbindlichere Zusagen und auch eine weiter gehende Regelung. Die Frage der Lärmgrenzwerte hat sich insofern erledigt, als mit dem Bundesgerichtsentscheid die von der Expertenkommission vorgeschlagenen Werte tatsächlich festgelegt wurden.

In der Zusammenfassung beantragt die KEVU dem Rat Folgendes: Regierungsrat und die Mehrheit der Kommission beantragen, die Einzelinitiative Peter Schächli nicht definitiv zu unterstützen und dies ausdrücklich nicht, weil das Anliegen der Einzelinitiative nicht geteilt wird, im Gegenteil, die Initiative wird jedoch als erfüllt betrachtet. Die Minderheit der Kommission stellt den Antrag auf definitive Unterstützung, weil sie eine höhere Verbindlichkeit wünscht.

Die Einzelinitiative von Hans Meier soll nicht definitiv unterstützt werden. Das beantragen Regierungsrat und KEVU-Mehrheit. Die Forderung gehe zu weit. Eine Minderheit beantragt, auch diese Einzelinitiative definitiv zu unterstützen, weil sie die Anliegen zum Schutze der Bevölkerung als angemessen betrachtet.

Zu allen drei Postulaten beantragen Regierungsrat und Kommission die Abschreibung.

I.

Minderheitsantrag Peter Stirnemann, Esther Arnet, Toni W. Püntener und Regula Ziegler-Leuzinger:

Die Einzelinitiative Peter Schächli, Thalwil, KR-Nr. 201/2000, betreffend Standesinitiative zur Verlängerung der Nachtsperreordnung um zwei Stunden wird definitiv unterstützt.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Wir beantragen Ihnen mit diesem Minderheitsantrag, die Einzelinitiative Peter Schächli definitiv zu unterstützen.

Wir sind sehr verwundert, dass der Regierungsrat der Aufforderung, diese Einzelinitiative nach Bern zu schicken, nicht nachkommen und beim Bund keine Standesinitiative auf Verlängerung der Nachtsperre einreichen will. Was will die Regierung denn überhaupt? Steht sie zu ihren eigenen Grundsätzen für eine Nachtsperreordnung? Diese sehen nämlich vor, im Prinzip von 22 bis 6 Uhr ein Startverbot festzulegen beziehungsweise in den ersten anderthalb Stunden Einschränkungen vorzusehen und das Landeverbot von 23 bis 6 Uhr festzulegen mit einer Übergangszeit für verspätete Flüge. Die Einzelinitiative Peter Schächli will mit dieser Standesinitiative, die eingereicht werden soll, im Prinzip genau das. Das muss man zur Kenntnis nehmen. Die Rahmensperreordnung des Bundes vom 12. April 2000 sieht ein Startverbot lediglich von 24 bis 6 Uhr und ein Landeverbot gar nur von 24 bis 5 Uhr vor. Die Grundsätze der Regierung müssen also beim Bund noch durchgesetzt werden. Weshalb sperrt sich denn die Regierung gegen die Schützenhilfe aus dem Volk; ein Staatsbürger, der mit Hilfe des Parlaments die Nachtflugsperrung im Sinne des Regierungsrates um zwei Stunden verlängern will? Hat die Regierung Angst vor dem eigenen Mut? Auch überhaupt nicht zu verstehen ist, dass die Kommissionsmehrheit damals am 19. März 2002 die definitive Unterstützung der Einzelinitiative Peter Schächli abgelehnt hat. Auch die SVP-Vertreter haben das damals abgelehnt. Wir dürfen jetzt gespannt sein, wie sie das heute machen, wie sie das in Einklang zu ihrer neuen Flughafenpolitik bringen, die sie eben hier deklamiert haben. Die Kommissionsmehrheit hat es also abgelehnt, den Regierungsrat so in die Pflicht zu nehmen.

Wir wollen, dass die Verlängerung der Nachtflugsperrung um zwei Stunden bei den eidgenössischen Räten deponiert wird. Wir wollen, dass der Regierungsrat zu seinen Grundsätzen steht, indem er die Standesinitiative einreicht. Wer nicht wenigstens diese Einzelinitiative definitiv unterstützt, offenbart mangelndes Interesse an genügendem Schutz der Bevölkerung während der Nachtstunden. Er lehnt im Prinzip die Nachtruhe der Bevölkerung ab.

Im Sinne der Konzentration der Kräfte und einem eindeutigen Auftrag an Bern legen wir Ihnen nahe, wenigstens die Einzelinitiative Peter Schächli definitiv zu unterstützen. Wer Sympathie hat mit der Einzelinitiative Hans Meier, die auch noch zur Debatte kommt, wird das wahrscheinlich auch machen. Aber wenigstens die Einzelinitiative Peter Schächli muss von diesem Rat definitiv unterstützt werden.

II.

Minderheitsantrag Toni W. Püntener, Esther Arnet, Regula Ziegler-Leuzinger:

Die Einzelinitiative Hans Meier, Glattfelden, KR-Nr. 250/2000, betreffend Standesinitiative zur Nachtruhe an Flughäfen wird definitiv unterstützt.

Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur): Ich verzichte auf ein Votum. Ruedi Lais wird in seinem Votum den Standpunkt ausführen, den ich einnehmen würde.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP wird die Einzelinitiative Peter Schächli unterstützen, die Einzelinitiative Hans Meier hingegen nicht.

Es stimmt, für das eidgenössische Parlament haben Zürcher Standesinitiativen erfahrungsgemäss keine hohe Dringlichkeit und sind in der Regel chancenlos. Doch Kantonsrat, Regierungsrat und Flughafen befürworten nun ein Nachtflugverbot von 23 bis 6 Uhr, präzise das, was Peter Schächli entgegen dem Beschluss des Bundesrates gefordert hat. Mit der Standesinitiative Peter Schächli sind dem BAZL und der Rekurskommission des UVEK zu signalisieren, dass diese siebenstündigen Sperrzeiten auch auf Bundesebene zu verankern sind. Nur eine Verankerung im Bundesrecht schafft letztlich eine nachhaltige Sicherheit vor Nachtfluglärm. Lärmgeplagte Anwohner trauen angesichts der Wechselbäder in der Flugverkehrspolitik schönen Versprechungen und Absichten nicht mehr.

Bei der Einzelinitiative Hans Meier stellt sich die Frage anders. Diese Einzelinitiative ist mit gefährlichen Tücken behaftet. Sie könnte sich doppelt kontraproduktiv auswirken. Ich erinnere daran, dass das siebenstündige Nachtflugverbot auf Bundesebene noch nicht genagelt ist. Das hat Peter Stirnemann schon erwähnt. Wenn vom Kanton Zürich nun zwei widersprüchliche Standesinitiativen nach Bern gelangen, dann wird die Glaubwürdigkeit des Kantonsparlaments in Frage gestellt – noch mehr in Frage gestellt, möchte ich beifügen, Nahrung also für den bekannten Anti-Zürich-Reflex. Mit zwei unterschiedlichen Standesinitiativen riskieren wir, dass nicht einmal ein Nachtflugverbot von sieben Stunden verankert wird. Jetzt sollten wir geschlossen für den mühsam errungenen Konsens der sieben Stunden Nachtflugverbot eintreten plus die ein bis zwei Stunden Nachtbetriebsregime. Wir ha-

ben früher darüber gesprochen. Kontraproduktiv würde sich ein neunstündiges Nachtflugverbot auch für den Flughafen auswirken. Der Flughafen Zürich hat mit sieben Stunden Sperrzeit die strengste Nachtflugregelung der vergleichbaren Flughäfen Europas. Wenn wir die Einzelinitiative Hans Meier unterstützen, würden wir das Ende einiger wichtiger Interkontinentalflüge einläuten und ruinöse Wettbewerbsnachteile schaffen. Ich habe es schon erwähnt, der Nachtflugbetrieb zwischen 22 und 23 Uhr stellt einen sinnvollen und verantwortbaren Mittelweg zwischen totalem Verbot und starker raumplanerischer Bremse dar. Daneben könnte durchaus ein Nachtflugbetrieb zwischen 6 und 7 Uhr ins Auge gefasst werden, zumindest für das Wochenende.

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Wir reden heute ausschliesslich über den Flughafen und über unsere interkontinentalen Verbindungen. Ich danke Willy Germann, dass er wenigstens klar zum Ausdruck gebracht hat, dass wir diese interkontinentalen Verbindungen brauchen und dass eine Nachtflugsperrung zwischen 22 und 23 Uhr eigentlich das Ende dieser interkontinentalen Verbindungen bedeuten würde. Es wäre bestimmt nicht vernünftig, jetzt, da wir in tatsächlichen Schwierigkeiten sind, hier noch schlimmere Rahmenbedingungen für den Flughafen und unseren Flugverkehr festzulegen.

Es ist auch so, das haben wir zu Beginn unserer Debatte am Morgen gehört, dass während dieser Stunde von 22 bis 23 Uhr auch die separate Messung der Lärmgrenzwerte dafür sorgen wird, dass nicht einfach geflogen werden kann, sondern dass nur die notwendigen Flüge stattfinden, die wir brauchen, um in die ganze Welt zu gelangen.

Ich bitte Sie deshalb dringend, diese Nachtflugsperrordnung so zu unterstützen, wie sie der Regierungsrat festlegt. Das ist ein Kompromiss, der für den Flughafen und den Flugverkehr nicht problemlos ist, aber der auch für die Bevölkerung einiges bringen wird.

Ich bitte Sie, jetzt nicht darum zu streiten, ob die Regelung, die wir für unseren Flughafen in Zürich festlegen, auch im Bund generell für die Flughafen-Nachtsperrordnungen gelten muss. Deshalb kann ich den Ausführungen von Peter Stirnemann nicht folgen, der erklärt, man müsse das bundesweit festlegen. Hier sagen Sie nichts anderes, als das, was Willy Germann gesagt hat, dass man der Regierung nicht ganz traut. Wo sind wir denn eigentlich heute? Wenn die Regierung sagt, dass sie eine Nachtflugsperrung von 23.00 bis 06.00 Uhr festlegen will, dann genügt das doch für den Kanton Zürich. Wir müssen da

nicht bundesweite Regelungen festlegen, nur damit sich die anderen nach uns richten müssen, weil wir unserer eigenen Regierung nicht trauen. Da verstehe ich den Zusammenhang nicht. Die Regierung will diese Nachtflugsperrordnung so festlegen, deshalb braucht es keine Standesinitiative nach Bern. Wir brauchen aber die interkontinentalen Verbindungen. Ich bitte Sie, für den Flughafen und für unsere Arbeitsplätze zu entscheiden und nicht immer weitere Rahmenbedingungen einzuengen. Ob Sie es glauben oder nicht, diese Region, die jetzt unter dem Fluglärm leidet, ist unter anderem wegen des Flughafens entstanden. Der Flughafen hat einen ganz entscheidenden Einfluss auf die Entwicklung dieser Region und auch einen entscheidenden Einfluss, ob die Arbeitsplätze, die im Zusammenhang mit dem Flughafen entstanden sind, auch erhalten bleiben. Deshalb verzichten Sie auf weitere Einengungen des Flughafens, auf weitere Festlegungen von restriktiveren Rahmenbedingungen und entscheiden Sie so, wie das in diesen 27 Seiten, die die Regierung hier geschrieben hat, erklärt ist. Entscheiden Sie in diesem Sinn. Es gibt um uns herum genug Flughafenanlagen, die überhaupt keine Nachtflugsperrung haben. Deshalb glauben Sie daran, unsere Arbeitsplätze und unser Land brauchen diesen Flughafen. Die Region braucht den Flughafen auch, so gut wie Zürich und die Schweiz.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Wir können nicht konkret über diese beiden Einzelinitiativen reden, ohne die aktuellen Ereignisse in der Flughafenpolitik zu streifen. Der Flughafen Zürich steckt wie auch die Swiss in grossen Schwierigkeiten. Die Lage beider Unternehmen bezeichnen die meisten, auch die sehr wohl wollenden Leute als labil. Weniger wohl Wollende gebrauchen Kraftausdrücke und verwenden diese Krise als Wahlkampfhebel. Es sitzen Leute hier im Saal, die noch vor zwei Jahren daran glaubten, dass der internationale Grossflughafen Zürich dank der SAirGroup und ihrer Allianz einer der grössten europäischen Hubs werden könnte, der bis spät in die Nacht enorme Profite generiert und uns Arbeitsplätze sichert und Wohlstand verheisst und wie Ruedi Hatt soeben gesagt hat, meiner Region überhaupt erst die Existenz ermöglicht. Meinen Urgrossvater, der in diese Region gezogen ist, würde dies freuen.

Gestatten Sie mir noch eine Bemerkung im Anschluss an die Lärmgrenzwertdebatte von vorhin. Ein Aspekt ist völlig untergegangen. Die Nachtruhe zu verlängern, ist keine Frage der allenfalls notwendigen Auszonungsentschädigungen, ist keine Frage nur des Hubs und seiner

technischen Anforderungen, sondern eine medizinische Frage. Die entsprechende Expertenkommission hat während über zehn Jahren die Frage untersucht, welche medizinischen Folgen das Aufwachen infolge Fluglärms hat. Die Verschärfung der Lärmgrenzwerte hat zum Ziel gehabt, die Zahl der möglicherweise aufgeweckten Personen zu minimieren. Die Verwässerung, wie sie der Regierungsrat in Bern beantragt hat, hätte zur Folge, dass über 10 Prozent mehr Leute in der Flughafenregion wegen Fluglärms aufwachen. Ich verstehe nicht, dass die Wirtschaft ein so grosses Interesse hat, dass am Morgen schlecht ausgeschlafene Leute im Büro erscheinen.

Auch in dieser Frage wie in vielen anderen Fragen hat der Regierungsrat einen sehr grossen Slalomkurs hingelegt. Das verunsichert die Bevölkerung in der Flughafenregion. Seit drei Jahren berichte ich regelmässig von dieser Verunsicherung, aber noch immer gilt bei jeder Pressekonferenz des Regierungsrates das «gebrochene Wort». Verunsicherung ist das letzte, das die Luftfahrt gebrauchen kann. Wir von der SP haben uns politisch sehr stark zum Fenster hinausgelehnt und engagiert gegen grossen Widerstand auf unserer Seite gekämpft, damit überhaupt eine schweizerische Luftfahrtindustrie weiter existieren kann und Zehntausende Arbeitsplätze gesichert werden.

Diese Verunsicherungen sind immer wieder schlechte Nachrichten an die Bevölkerung. Heute haben wir die Möglichkeit, der Bevölkerung eine gute Nachricht zu überbringen, indem wir klar für eine gesetzliche Verankerung der verlängerten Nachtruhe stimmen. Viele Gemeinden und Bürgerinitiativen haben Forderungen nach sieben, acht, neun oder zehn Stunden Nachtruhe gestellt. Bis jetzt ist noch niemand bei 25 Stunden Nachtruhe angelangt. Das werden wir aber sicher auch noch erleben.

Warum ist das eine zentrale Frage in der Fluglärmdiskussion geworden? Es ist etwas, bei dem alle Regionen die gleichen Interessen haben. Man kann nicht sagen wie in der Verteilungsfrage, die einen bekämpfen die anderen. Wir sind da zwischen den Fronten und müssen das Gesamtinteresse wahren, wie Regierungsrat Ruedi Jeker jeweils sagen kann, wenn die Fluglärmgegner der verschiedenen Lager einander am Wickel nehmen. Die Nachtflugsperrung kommt allen zugute. Ohne Verlängerung ist sie auf beiden Seiten der Grenze, wie wir wissen, durch den Staatsvertrag völlig ungleich geregelt. Das akzeptieren unsere Leute im Unterland und in den anderen betroffenen Gebieten nicht.

Zur wirtschaftlichen Seite der Verlängerung dieser Nachtflugsperrung: Ruedi Hatt macht das zu einer Überlebensfrage für den Flughafen. Es kann nicht wahr sein, dass das rechtzeitige Heimkommen einiger weniger Bade- und Golftouristen aus Thailand so wichtig ist für den Wirtschaftsstandort Zürich, dass man deswegen Gesundheitsrisiken für die Bevölkerung in Kauf nimmt. Das ist auch nicht wahr. Der Regierungsrat hat sich im August 2000 zu einer siebenstündigen Nachtruhe bekannt. Das haben wir damals schon sehr erfreulich gefunden. Weniger erfreulich war dann allerdings das anschliessende Verhalten in der konkreten Sache. Ruedi Hatt hat gefragt, weshalb wir so misstrauisch gegenüber unserer Regierung sind. Das hat ganz konkrete Gründe. Die Unique hat gegen die Verlängerung der Nachtruhe auf die sieben Stunden, die die Regierung gerne hätte, Rekurs eingelegt. Die Regierung hätte das Vetorecht in der Unique. Sie hat es aber nicht ausgeübt. Deshalb sind wir nicht sicher, wie es die Regierung wirklich meint. Bis heute – ich habe vor zweieinhalb Jahren zum ersten Mal für die Verlängerung der Nachtruhe und für das Postulat, das heute abgeschrieben wird, gesprochen – ist diese Nachtruhe nicht verlängert. Wir haben die Taten noch nicht gesehen. Das ist ein skandalöser Vorgang. Regierungsrat Ruedi Jeker ist sicher in der Pflicht, uns die genauen Abläufe, wie es zu diesem Rekurs gekommen ist und warum die Firma, in der er ein Vetorecht hat, die Verlängerung der Nachtruhe blockiert, zu erklären. Angesichts dieser häufigen Konflikte hoffen wir auf die Vernunft der massigenden Kräfte. Wenn wir heute die Nachtruhe verlängern und wenn wir heute dafür stimmen und ein Signal nach Bern geben, das sicher auch in Basel und Genf sehr gerne zur Kenntnis genommen wird, dann heizen wir die Stimmung nicht weiter an. Dann geben wir der Bevölkerung die Möglichkeit, der Politik wieder zu glauben. Die Abstimmung ist richtungsweisend.

Die SP wird beide Initiativen unterstützen. Sie würde sogar eine Nachtruhe von neun Stunden unterstützen. Das wäre nicht kurzfristig umsetzbar, das wissen wir. Weil die Abstimmung so richtungsweisend ist, beantragen wir

Namensaufruf über die Einzelinitiative Peter Schächli.

Ich danke Ihnen für Ihre Zustimmung, mindestens zu diesen sieben bescheidenen Stunden Nachtruhe.

Die Beratungen werden unterbrochen.

Persönliche Erklärung

Stephan Schwitter (CVP, Horgen): Ich mache Ihnen eine persönliche Erklärung zu den Traktanden 10 und 11 der heutigen Sitzungseinladung.

Soeben hat der Kantonsrat einmal mehr gleich zwei Volksinitiativen, die mit Unterschriften von mindestens 10'000 Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern dieses Kantons zu Stande gekommen sind, für ungültig erklärt. Vielleicht waren das zum Teil die selben Leute, aber immerhin. Ich betrachte es als stossend, wenn der Kantonsrat im Nachhinein Volksinitiativen für ungültig erklären muss. Wo wir wie beim Budget unsere Verantwortung zu tragen hätten, da entscheiden wir nicht. Und hier, wenn wir über 10'000 Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern den Meister zeigen können, dann tun wir das. Ich werde mich dafür einsetzen, dass bei der Neuformulierung der politischen Rechte dieses Kantons ein Prozedere gefunden wird, das neben einer formellen Vorprüfung auch eine inhaltliche Vorprüfung beinhaltet, damit dieser Unfug endlich aufhört, das Stimmvolk ständig ins Leere laufen zu lassen.

Die Beratungen werden fortgesetzt.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Die SVP-Fraktion hat in tief greifenden und teilweise emotionalen Diskussionen die Bedeutung von Standesinitiativen des Kantons Zürich zum Flughafen erörtert. Standesinitiativen haben nur Signalwirkung. Dieser, unser Kanton Zürich ist Schweizermeister im Senden von Signalen, verschiedenste Signale, zum Teil sogar missverständliche und widersprüchliche Signale. Die Entwicklung des Flughafens ist sicher auf die Bedürfnisse der hiesigen Bevölkerung abzustimmen. Nachtruhe ist ein Teil dieser Bedürfnisse. Der Regierungsrat steht im Widerspruch zu vielen berechtigten Anliegen und hat zu oft seine Position geändert und angepasst. Die Definition der Nachtruhezeiten wurde ursprünglich und von der Regierung in Folge nie mehr in Frage gestellt. Somit sind die Grundsätze der Regierung in der Frage der Nachtruhe genügend und erfüllt.

Vereinzelte Mitglieder der SVP-Fraktion werden die Einzelinitiative Peter Schächli unterstützen. Die Mehrheit vertritt die Meinung, dass zu

viele Signale missverständlich sind und eine Standesinitiative kontraproduktive Auswirkungen haben wird. Die Einzelinitiative Hans Meier wird klar abgelehnt. Die SP macht einen sehr gespaltenen Eindruck, wenn sich Peter Stirnemann und Ruedi Lais widersprechen, ob beide Einzelinitiativen oder nur eine definitiv unterstützt werden sollte. Bei uns ist es klar, beide Einzelinitiativen werden von der SVP folgerichtig nicht definitiv unterstützt und die Minderheitsanträge abgelehnt. Die SVP wird auch die drei Vorstösse als erledigt abschreiben.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Die Einzelinitiative Peter Schächli bringt eine vernünftige Lösung; eine Lösung, die effektiv wenigstens sieben Stunden Nachtruhe bringt. Sie wissen es selbst, wenn Sie spät von einer Sitzung nach Hause zurückkehren, nach Mitternacht ins Bett gehen und am anderen Morgen bereits wieder um halb sechs Uhr aufstehen müssen, dann fühlen Sie sich gerädert. Eigentlich ist es genau das, was wir den Leuten in der Flughafenregion mit der bestehenden Nachtsperre von 24 bis 5 Uhr zumuten. Dass hier Abhilfe geschaffen werden muss, ist klar und einleuchtend. Ich behaupte auch, dass die Einzelinitiative unseres Parteipräsidenten diesen Betriebsunterbruch auf eine vernünftige Art und Weise lanciert hat. In diesem Sinn darf man sicher sagen, dass hier die EVP Schrittmacherdienste auf vernünftige Art und Weise geleistet hat.

Ich habe im Lauf der Diskussionen in der KEVU geglaubt, die ganze Angelegenheit komme zu einem guten Ende. Ich hoffte auf das Bundesgericht, aber oh weh, auf die Gerichte ist einfach nicht Verlass. Wir stehen effektiv vor der Tatsache, dass wir Signale nach Bern senden und klar zu erkennen geben müssen, dass wir wirklich zusammen mit der Regierung wollen, dass diese sieben Stunden Sperrordnung eingeführt wird. Es ist eine Tatsache, dass zwischen 22 und 23 Uhr noch einzelne Langstreckenflugzeuge in Kloten starten und auf diese Weise direkte Verbindungen nach Übersee gewährleisten. Genau wegen des Alpenhubs, genau deswegen, weil wir wollen, dass der Flughafen Zürich nicht abgewertet wird, hat Peter Schächli diese Beginnzeit auf 23 Uhr festgelegt.

Die EVP-Fraktion wird die Einzelinitiative Peter Schächli einstimmig unterstützen. Man sagt, dass viele Hunde des Hasen Tod seien. Ebenso kann man sagen, dass viele Signale Licht geben. Wenn in Bern viel geschlafen wird und viel Licht kommt, dann wachen möglicherweise diese Leute auf. Wenn dieses Licht noch ein bisschen sympathisch ist, bringen wir vielleicht sogar noch eine sympathische Einstellung zu

diesem Anliegen der siebenstündigen Nachtruhe hin. Mit anderen Worten: Ich würde nicht sagen, dass dieser Vorstoss aus Zürich in Bern kontraproduktiv sein wird.

Zur zweiten Einzelinitiative, jener von Hans Meier, die man vielleicht unter das Motto «Es dörf es Bitzeli mee si» stellen kann: Diese zweite Initiative will noch weiter gehen. Hier ist die Meinung in unserer Fraktion doch geteilt. Ich persönlich bin der Meinung, dass wir wirklich danach trachten müssen, dass diese Überseeflugzeuge starten können. Andere sagen, man könne vielleicht mit Umsteigeverbindungen das Gleiche erreichen. Trotzdem wird die EVP-Fraktion zur zweiten Vorlage mehrheitlich Ja sagen.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Zürich): Die Einzelinitiative Hans Meier verlangt eine Standesinitiative zur Nachtruhe an Flughäfen. Der Kanton Zürich soll sich auf Bundesebene mit einer Standesinitiative dafür einsetzen, dass für die Landesflughäfen der Schweiz eine generelle Nachtruhepause von 22 bis 6 Uhr gesetzlich verankert wird. Die Einzelinitiative Peter Schächli fordert eine Standesinitiative, welche die Verlängerung der geltenden Nachtflugsperrung um zwei Stunden verlangt, ebenso eine Ausdehnung der Sperrordnung auf sieben Stunden.

Das ist ein erster Schritt in die richtige Richtung. Wir sind aber für neun Stunden Nachtruhe, wie dies übrigens auch der runde Tisch verlangt.

Gesundheitliche Studien belegen schwer wiegende Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden von Menschen, die Lärm ausgesetzt sind, dem sie sich nicht entziehen können, insbesondere in der Nacht. Die Sicherung der Nachtruhe der Bevölkerung um den Flughäfen ist unbestritten. Die Einzelinitiative Hans Meier unterscheidet sich in zwei Punkten von der Einzelinitiative Peter Schächli. Einerseits fordert die Einzelinitiative Hans Meier eine Nachtruhepause von acht statt sieben Stunden und andererseits eine gesetzliche Verankerung. Das ist der wesentliche Punkt, denn die heutige Nachtflugbeschränkung von viereinhalb Stunden ist nur im Betriebsreglement geregelt, also nicht einmal auf Verordnungsstufe und somit jederzeit aufhebbar. Deshalb ist die Nachtruhe für Fluganwohner nur gesichert, wenn sie

auf gesetzlicher Ebene verankert, also referendumsfähig wird. Wichtig ist endlich diese gesetzliche Verankerung der Nachtruhe für die betroffenen Menschen um den Flughafen.

Ich bin mir bewusst, dass eine Standesinitiative im Normalfall in Bern Charakter einer Petition hat. Der SIL ist aber noch nicht festgesetzt, und die Forderungen des runden Tisches um neun Stunden Nachtruhe wurden in die Stellungnahme des Kantons Zürich nicht aufgenommen. Die Interessen der Zürcher Bevölkerung wurden auch hier nicht vertreten. Im Gegenteil sieht der Regierungsrat immer noch vor, die Lärmschutzverordnung so anzupassen, dass die raumplanerischen Auswirkungen so klein als möglich gehalten werden, auch wenn hier das Bundesgericht schon anders entschieden hat – auf Kosten der Gesundheit der Menschen, denn Lärm bleibt real gleich hoch, auch wenn aus finanziellen Gründen an den Grenzwerten geschraubt werden will.

In diesem politischen Umfeld, liebe SVP, ist auch eine Standesinitiative ein wichtiges und nötiges Instrument nach Bern. Der Kantonsrat muss hier seine Verantwortung gegenüber der Zürcher Bevölkerung wahrnehmen. Einmal mehr fordere ich deshalb die SVP auf, den Tatbeweis zu erbringen, dass ihre neue Flughafenpolitik nicht nur leeres Wahlkampfgeschwätz ist, sondern dass sie sich wirklich für die Anliegen der Zürcher Bevölkerung einsetzen will, bevor die Würfel in Bern definitiv gefallen sind.

Ich bitte Sie daher, beide Minderheitsanträge zu unterstützen.

Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon): Die Dauer der Nachtruhe ist für die Bevölkerung von grosser Bedeutung. Vom Runden Tisch wird eine Nachtruhe von 22 bis 7 Uhr gefordert. Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass die allgemeine Nachtruhe sieben Stunden betragen soll, will jedoch im Zeitraum von 23 bis 23.30 Uhr Ausnahmen gewähren, was effektiv zu einer Nachtruhe von lediglich sechseinhalb Stunden führt. Für die Lebensqualität der Bevölkerung ist die Nachtruhe meiner Ansicht nach noch von grösserer Bedeutung als eine Plafonierung der Flugbewegungen. Eine Nachtruhe von 23 Uhr bis 6 Uhr mit Ausnahmen für Flugeinsätze im Zusammenhang mit Notfalleinsätzen trägt dem Rechnung und erhöht die Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung. Eine solche Regelung trägt auch zu einer grösseren Akzeptanz des für unsere Wirtschaft sehr wichtigen Flughafens bei. Orientieren wir uns am Machbaren und nicht am Wünschbaren.

Aus diesen Überlegungen unterstütze ich den Minderheitsantrag zur Einzelinitiative Peter Schächli für eine siebenstündige Nachtruhe.

Daniel Vischer (Grüne, Zürich): Ich erlaube mir, nachdem Barbara Hunziker die Position der Grünen zu den beiden Initiativen dargelegt hat, doch kurz Stellung zu nehmen zur Situation, in der wir uns luftfahrtpolitisch heute befinden. Ende der Neunzigerjahre, bei der fünften Ausbautetappe war vielen unklar, was da beschlossen wird. Die Flughafendirektion und auch der damalige Regierungsrat Ernst Homberger meinten, der Ausbau des Flughafens auf eine Zahl von 40 Millionen Passagieren sei unabhängig der Zukunft der Swissair respektive der SAirGroup gesichert. Man plante in die Zukunft in Euphorie. Das Grounding hat gezeigt, dass dem nicht so ist. Es gab aber selbst nach dem Grounding immer noch Leute, die meinten, die Zukunft des Flughafens sei unabhängig der Zukunft einer Heimgesellschaft sicher. Im Grunde genommen hat die SVP schon immer einen Widerspruch vertreten. Sie war gegen den Ausbau der Swiss, aber sie war für die Frivolität des Nachtflugs. Nur war eigentlich gar nicht klar, wer nach Meinung der SVP in der Nacht fliegen sollte. Die SVP war für einen Interkontinentalflughafen, aber es war nach ihrer Logik gar nicht klar, wer ihn betreiben sollte. Inzwischen hat Christoph Blocher – manchmal mit einem gewissen Näschen ausgestattet – nur eine ökonomische Entwicklung nachvollzogen. Christoph Blocher sagt uns heute, wie er meint, dass die zukünftige Entwicklung ist. Die Tatsachen aber sind: Mit der Swiss ist eine neue Fluggesellschaft entstanden, die sich in wesentlichen Punkten von der ehemaligen Swissair unterscheidet. Zum einen ist sie eine reine Fluggesellschaft und keine Dualgesellschaft, die Flugnebenbetriebe hat, die ihre eigenen finanziellen Leistungen in einer Krisensituation ausgleicht. Die Swiss wird allein aufgrund der Bewegungen des Flugverkehrs ihre Zukunft gestalten müssen. Heute ist klar, 26/26 respektive heute 25/25 war ein grosses Ziel der Swiss. Ob es tatsächlich erreichbar ist, wird sich zeigen. Sicher ist aber auch, dass die so genannten Flugnebenbetriebe und auch die Unique von der Entwicklung der Swiss massgeblich abhängig sind. Jede Verkleinerung der Anzahl Interkontinentalflugzeuge gegenüber heute wird auch das Umfeld zu drastischen Redimensionierungsmassnahmen zwingen, seien es Betriebe wie SAir-Technics, das Catering, die Abfertigung oder der Flughafen selber. Josef Felder irrt, wenn er meint, er könne eine Perspektive von über 20 Millionen Passagieren anpeilen mit einer Swiss, die sich von 26 eher nach unten bewegt. Dazu kommt, dass die Swiss von einer internationalen Allianz abhängig ist, die ebenfalls mitbestimmen wird, wie viele Langstreckenflüge künftig tatsächlich ab Zürich fliegen werden. All diese Fragen sind heute offen.

Es kann aber nicht sein, dass auf Druck von Christoph Blocher nun einfach salopp mit Arbeitsplätzen umgegangen wird. Welche Lösung sich auch immer ökonomisch als perspektiv realistisch erweist, sie muss in ein Konzept der Sicherung der Umlagerung der Arbeitsplätze eingepasst sein. Dazu braucht es eine politisch-ökonomische Perspektive der Gesamtverantwortung und nicht einfach saloppe tagespolitische Sprüche. Auf das lege ich Wert.

Im Übrigen bleibe ich bei der Feststellung: Letztlich wird sich die Zukunft des Flughafens und der Swiss nicht nach normativen Gesichtspunkten entscheiden, sondern nach Gesichtspunkten ökonomischer Realisierbarkeit, ob wir das wollen oder nicht. Eines ist sicher: Es kann nicht sein, dass über dicht besiedelte Gebiete weiterhin Flugverkehr abgewickelt wird. Das ist eine zentrale Position aller Anwohner aller Flughäfen... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Regierungsrat Ruedi Jeker: Ich habe Verständnis für die vielen Emotionen, die mit diesem Thema aufkommen. Ich muss Ihnen aber sagen, dass die Regierung in ihren Grundsätzen zur Flughafenpolitik nach vollzogener Verselbstständigung, also im Jahr 2000, schon ganz klar gesagt hat, was das Herzstück ihrer Flughafenpolitik ist und immer noch ist, auch wenn es Ihnen zum Teil nicht passt, dass wir hier ganz standhaft diese Position einnehmen. Es ist ganz klar, dass wir schon am 9. Juni 2001 eine Betriebsreglementsänderung beim Bund eingegeben haben, die damals schon verlangt hat, dass die siebenstündige Nachtruhe einkehren soll. Der Bund respektive das BAZL hat dies verweigert. Wir haben hier, Ruedi Lais, zusammen mit Unique Beschwerde eingereicht gegen die Nichtgenehmigung. Hier hat die Sperrminorität gegriffen, die Sie immer wieder kritisieren. Die Unique hat auch Beschwerde eingelegt gegen diese Nichtgenehmigung. Der Bund hat argumentiert, dass er erst, wenn das gesamte Betriebsreglement vorliegen wird, das heisst im April 2003, auf die Genehmigung der siebenstündigen Nachtruhe, notabene die schärfste in ganz Europa, eintreten will. Das sind die Fakten. Hier können Sie weder mir noch der Regierung einen Vorwurf machen, wenn der Bund nicht genehmigen will.

In Zusammenhang mit der Initiative Peter Schächli ist es sehr wünschenswert, dass man uns unterstützen will. Es macht aber überhaupt keinen Sinn, das einzugeben, weil es eingeleitet ist. Der Kanton Zürich hat immer den Ruf, dass er die anderen Kantone mit seinen Initiativen ein wenig in die Enge treibt oder dass er sie «verrückt» macht,

weil der Bund den Flughäfen Genf und Basel nur eine Rahmenbeschränkung in der Nachtflugsperrung von 24 bis 5 Uhr festgelegt hat. Sie wollen doch nicht mit der Initiative aus Zürich den anderen Flughafenkantonen sagen, wie sie ihr Flughafenreglement gestalten sollen. Dafür haben wir das Betriebsreglement, das massgeschneidert nach der Bundesgesetzgebung auf jeden Flugplatz angewendet werden soll. Hier ist der Ort, diese siebenstündige Nachtflugsperrung einzurichten. Sie können es vielleicht mit Erstaunen zur Kenntnis nehmen, Ruedi Lais, die Regierung hat schon vor anderthalb Jahren in diese Richtung gehandelt, also nichts Neues unter der Sonne. Wir nehmen natürlich zur Kenntnis, dass Sie uns weiterhin kritisch begleiten. Das ist auch gewünscht so.

Zur Einzelinitiative Hans Meier: Ich kann mir nicht vorstellen, dass Sie als Volksvertreter die Schaufel in die Hand nehmen, um hier als Totengräber Hilfe zu leisten, um diese Interkontinentalverbindungen, die eine essenzielle Leistung unserer Transportsysteme sein müssen, zu begraben, wenn genau zu den Zeiten zwischen 22 und 23 Uhr diese Interkontinentalflüge stattfinden. Wir haben schon gegen den Widerstand von Swissair und von Swiss ganz klar die Position eingenommen, dass die Nachtruhe morgens bis um 6 Uhr gelten soll und nicht schon um 5.30 Uhr, wie es jetzt bei der fünften Ausbaustufe als Rahmenbedingungen mitgegeben wurde. Hier haben wir eine ganz klare Linie. Wir werden von dieser Linie nicht abweichen. Regierungsrätin Dorothee Fierz hat es Ihnen heute auch schon gesagt. Ich glaube, die Zweifel und Vorwürfe sind in diesem Punkt zur Flughafenpolitik nicht angebracht.

Ich bitte Sie im Namen des Regierungsrates, beide Einzelinitiativen nicht zu überweisen.

Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden): Lieber Hans Rutschmann, nach Ihrem Linksrutsch in Sachen Flughafen in die Gefilde der Grünen Politik möchte ich Ihnen heute Gelegenheit geben, zu beweisen, ob hinter Ihrer Kehrtwende doch noch ein Hauch von Glaubwürdigkeit steckt. Der erste Prüfstein war das Postulat von Barbara Hunziker. Das haben Sie unterstützt. Das freut mich. Der zweite Prüfstein sind die zwei Standesinitiativen. Laut dem BUWAL (Bundesamt für Umwelt, Wald und Landwirtschaft) leidet die Schweiz an einer zunehmenden Verlärmung. Dazu trägt der Flughafen ein grosses Quantum bei. Wir alle wissen, und der Regierungsrat weiss es auch, dass Menschen, die nicht genügend Schlaf haben oder deren Schlaf immer un-

terbrochen wird, erkranken. Kinder werden in ihrem Wachstum und alte Menschen in ihrem Ruhebedürfnis gestört. Genügend Nachtruhe ist ein Menschenrecht, und zwar für alle Menschen in diesem Kanton, für diejenigen im Norden, im Süden, im Westen wie auch im Osten. Die Bevölkerung rund um den Flughafen hat längstens gemerkt, dass sie sich um ihre Lebensqualität, ihre Gesundheit und ihre Umwelt selber kümmern muss, besonders dann, als der Regierungsrat ein Gesuch an den Bundesrat gestellt hat, um die Lärmgrenzwerte in der Nachtrandstunde zwischen 22 und 23 Uhr larger zu machen. Der Grund für diese larger machenden Grenzwerte ist der Hub. Weil wir diesen Hub nicht wollen, und Sie jetzt auch nicht mehr, liebe SVP, brauchen wir auch diese Nachtrandstunde mit den largeren Grenzwerten nicht mehr. Ich bitte Sie sehr, unterstützen Sie diese Standesinitiativen und vor allem diejenige von Hans Meier von Glattfelden, die wirklich etwas bringt für die Bevölkerung rund um den Flughafen. Ich bitte Sie, stimmen Sie zu, nicht nur aus taktischen Gründen, sondern aus Überzeugung.

Die Beratungen werden unterbrochen.

Begrüssung

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich begrüsse auf der Tribüne eine grosse Delegation von 60 Landfrauen aus dem Kanton Zürich. Sie sind heute Gäste von Ursula Moor, Therese Weber, Annelies Schneider und Inge Stutz. Herzlich willkommen. (*Applaus.*)

Die Beratungen werden fortgesetzt.

Abstimmung

Für den Antrag, die Abstimmung über die Einzelinitiative Peter Schäppi, KR-Nr. 201/2000, unter Namensaufruf durchzuführen, stimmen deutlich sichtbar mehr als 30 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 30 Stimmen erreicht. Die Abstimmung wird unter Namensaufruf durchgeführt.

Abstimmung unter Namensaufruf

Für den Antrag der KEVU, die Einzelinitiative Peter Schäppi, KR-Nr. 201/2000, nicht definitiv zu unterstützen, stimmen folgende 77 Ratsmitglieder:

Achermann Christian (SVP, Winterthur); Ackeret Rudolf (SVP, Basersdorf); Bachmann Ernst (SVP, Wädenswil); Bachmann Oskar (SVP, Stäfa); Bachmann Rudolf (SVP, Winterthur); Badertscher Hans (SVP, Seuzach); Baumgartner Michel (FDP, Rafz); Bär Hansruedi (SVP, Zürich); Bergmann Adrian (SVP, Meilen); Bergmaier Guido (SVP, Zürich); Bernasconi-Aeppli Susanne (FDP, Zürich); Bernoulli Rita (FDP, Dübendorf); Bertschi Jean-Jacques (FDP, Wettswil a. A.); Binder Fredi (SVP, Knonau); Bosshard Werner (SVP, Rümlang); Briner Lukas (FDP, Uster); Brunner Ernst (SVP, Illnau-Effretikon); Cavagn Reto (FDP, Oberengstringen); Clerici Max F. (FDP, Horgen); Denzler Oskar (FDP, Winterthur); Dobler Bruno (SVP, Lufingen); Duc Pierre-André (SVP, Zumikon); Egloff Hans (SVP, Aesch b. Birmensdorf); Frehsner-Aebersold Rosmarie (SVP, Dietikon); Frei Hans (SVP, Regensdorf); Frey-Wettstein Franziska (FDP, Zürich); Good Peter (SVP, Bauma); Grossmann Bruno (SVP, Wallisellen); Guex Gaston (FDP, Zumikon); Habicher Lorenz (SVP, Zürich); Haderer Willy (SVP, Unterengstringen); Hartmann Hansruedi (FDP, Gossau); Hatt Ruedi (FDP, Richterswil); Heer Alfred (SVP, Zürich); Heiniger Thomas (FDP, Adliswil); Heinemann Armin (FDP, Illnau-Effretikon); Hess Felix (SVP, Mönchaltorf); Hess Markus (FDP, Wädenswil); Heusser Hans-Heinrich (SVP, Seegräben); Hösly Balz (FDP, Zürich); Hürlimann Werner (SVP, Uster); Hutter Markus (FDP, Winterthur); Isler Thomas (FDP, Rüslikon); Isler Ulrich (FDP, Seuzach); Johner-Gähwiler Brigitta (FDP, Urdorf); Knellwolf Ernst (SVP, Elgg); Krebs Kurt (SVP, Zürich); Kübler Ueli (SVP, Männedorf); Kündig Jörg (FDP, Gossau); Lauffer Urs (FDP, Zürich); Leibundgut Jürg (SVP, Zürich); Leuthold Jürg (SVP, Aeugst a. A.); Marty Robert (FDP, Afoltern a. A.); Mächler Peter (SVP, Zürich); Meier Oliver (SVP, Zürich); Mettler Christian (SVP, Zürich); Meyer Ernst (SVP, Andelfingen); Rüegg Luzius (SVP, Zürich); Schellenberg Georg (SVP, Zell); Schmid Hansjörg (SVP, Dinhard); Schneebeili Hanspeter (FDP, Zürich); Schneider-Schatz Annelies (SVP, Bäretswil); Stocker-Rusterholz Ernst (SVP, Wädenswil); Styger Laurenz (SVP, Zürich); Styger-Bosshard Maria (SaS, Zürich); Suter Arnold (SVP, Kilchberg); Thalman-Meyer Regula (FDP, Uster); Troesch-Schnyder Franziska (FDP, Zollikon); Walker Späh Carmen (FDP, Zürich); Walliser Bruno (SVP,

Volketswil); Walti Beat (FDP, Erlenbach); Weber-Gachnang Theres (SVP, Uetikon a. S.); Wickli Hans (SVP, Dachsen); Wild Hans (SaS, Zürich); Wuhrmann Heinrich (SVP, Dübendorf); Züblin Hans-Peter (SVP, Weiningen); Züllig Hansueli (SVP, Zürich).

Gegen den Antrag der KEVU und für den Minderheitsantrag Peter Stirnemann, Esther Arnet, Toni W. Püntener und Regula Ziegler-Leuzinger stimmen folgende 91 Ratsmitglieder:

Amstutz Hanspeter (EVP, Fehraltorf); Annen Ueli (SP, Illnau-Effretikon); Anderegg Peter (SP, Dübendorf); Arnet Esther (SP, Dietikon); Attenhofer Hartmuth (SP, Zürich); Balocco Claudia (SP, Zürich); Bapst-Herzog Regina (SP, Zürich); Bäumle Martin (Grüne, Dübendorf); Biemann Peter F. (CVP, Zürich); Boder Rolf (SD, Winterthur); Bolleter-Malcom Nancy (EVP, Seuzach); Brandenberger Markus (SP, Uetikon a. S.); Brändli Sebastian (SP, Zürich); Buchs Hugo (SP, Winterthur); Burllet Marcel (SP, Regensdorf); Bütler Vinzenz (CVP, Wädenswil); Derisiotis-Scherrer Elisabeth (SP, Zollikon); Dollenmeier Stefan (EDU, Rüti); Dürr Lucius (CVP, Zürich); Egg Bernhard (SP, Elgg); Eugster-Wick Yvonne (CVP, Männedorf); Fahrni Hans (EVP, Winterthur); Filli Peider (AL, Zürich); Fischer Gerhard (EVP, Bäretswil); Fischer Hans Jörg (SD, Egg); Furrer Käthi (SP, Dachsen); Furter Willy (EVP, Zürich); Galladé Chantal (SP, Winterthur); Gerber Rüegg Julia (SP, Wädenswil); Germann Willy (CVP, Winterthur); Götsch Neukom Regula (SP, Kloten); Gurny Cassee Ruth (SP, Maur); Guyer Esther (Grüne, Zürich); Gübeli Jacqueline (SP, Horgen); Hany Urs (CVP, Niederhasli); Hardegger Thomas (SP, Rümlang); Hirt Richard (CVP, Fällanden); Hollenstein Erich (parteilos, Zürich); Honegger Werner (SVP, Bubikon); Huber Severin (FDP, Dielsdorf); Hunziker Wanner Barbara (Grüne, Zürich); Jauch Heinz (EVP, Dübendorf); Jaun Dorothee (SP, Fällanden); Jucker Johann (SVP, Neerach); Kamm Silvia (Grüne, Bonstetten); Keller Ueli (SP, Zürich); Kern Othmar (SVP, Bülach); Lais Ruedi (SP, Wallisellen); Lalli Emy (SP, Zürich); Maeder-Zuberbühler Karin (SP, Rüti); Marty Kälin Barbara (SP, Gossau); Mäder-Weikart Regula (CVP, Opfikon); Mendelin Markus (SP, Opfikon); Mittaz Germain (CVP, Dietikon); Moor-Schwarz Ursula (SVP, Höri); Müller Felix (Grüne, Winterthur); Müller Thomas (EVP, Stäfa); Munz Roland (SP, Zürich); Petri Gabriele (Grüne, Zürich); Pillard Luc (SP, Illnau-Effretikon); Prelicz-Huber Katharina (Grüne, Zürich); Ramer-Stäubli Blanca (CVP, Urdorf); Rath Hans Heinrich (SVP, Pfäffikon); Reinhard Peter (EVP,

Kloten); Reist Walter (SP, Zürich); Riedi Anna Maria (SP, Zürich); Rihs-Lanz Susanne (Grüne, Glattfelden); Ruggli Marco (SP, Zürich); Rusca Speck Susanna (SP, Zürich); Rutschmann Hans (SVP, Rafz); Sallenbach Hansueli (FDP, Wallisellen); Scheffeldt Kern Elisabeth (SP, Schlieren); Schmid Hansruedi (SP, Richterswil); Schreiber Kurt (EVP, Wädenswil); Schürch Christoph (SP, Winterthur); Schwitter Stephan (CVP, Horgen); Spillmann Charles (SP, Ottenbach); Stirnemann Peter (SP, Zürich); Stutz-Wanner Inge (SVP, Marthalen); Toggweiler Theo (SVP, Zürich); Tresp Johanna (SP, Zürich); Vischer Daniel (Grüne, Zürich); Volland Bettina (SP, Zürich); Vonlanthen Peter (SP, Zürich); Waldner Liliane (SP, Zürich); Weber Peter (Grüne, Wald); Weibel Thomas (Grüne, Horgen); Ziegler Sabine (SP, Zürich); Ziegler-Leuzinger Regula (SP, Winterthur); Ziltener Erika (SP, Zürich); Züst Ernst (SVP, Zürich).

Der Stimme enthalten haben sich folgende 2 Ratsmitglieder:

Kessler Gustav (CVP, Dürnten); Ramseyer Samuel (SVP, Niederglatt).

Abwesend sind folgende 9 Ratsmitglieder:

Bosshard Kurt (SVP, Uster); Frei Hans Peter (SVP, Embrach); Honnegger Andreas (FDP, Zollikon); Manser Emil (SVP, Winterthur); Mossdorf Martin (FDP, Bülach); Noser Ruedi (FDP, Hombrechtikon); Portmann Hans-Peter (FDP, Kilchberg); Trachsel Jürg (SVP, Richterswil); Winkler Gabriela (FDP, Oberglatt).

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

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 77 Stimmen, die Einzelinitiative Peter Schächli, Thalwil, KR-Nr. 201/2000, betreffend Standesinitiative zur Verlängerung der Nachsperrordnung um zwei Stunden gemäss Minderheitsantrag Peter Stirnemann definitiv zu unterstützen.

Die Einzelinitiative geht an den Regierungsrat zum Vollzug.

Abstimmung über die Einzelinitiative Hans Meier, KR-Nr. 250/2000

Der Kantonsrat stimmt mit 95 : 55 Stimmen dem Antrag der KEVU gemäss Vorlage 3915a zu. Die Einzelinitiative wird nicht definitiv unterstützt; sie gilt somit als abgelehnt.

Die Beratungen werden unterbrochen.

Persönliche Erklärung

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Es ist keine zwei Stunden her, da wir über den Paradigmawechsel der SVP zur Flughafenpolitik diskutiert haben. In schönen Fraktionserklärungen wurde gesagt, dass man jetzt ökonomisch und mehr an die Bevölkerung denke, dass man jetzt eine neu definierte Flughafenpolitik betreiben wolle. Ein Wochenende ist es her und dann kommt die erste konkrete Abstimmung, in der es darum geht, für die Bevölkerung spürbar etwas Konkretes zu machen und mit wenigen Ausnahmen ist die gesamte SVP-Fraktion nicht in der Lage, diesen Paradigmawechsel, den sie mindestens gegen aussen propagiert, auch innerlich nachzuvollziehen und anders zu stimmen, als sie es früher einmal beschlossen hat. Wenn ich mir das so ansehe, dann ist das einfach nur Wahlkampf, was Sie betreiben. Entweder sind Sie nicht flexibel genug, Ihrer eigenen Politik und ihren eigenen Wechselwirkungen folgen zu können oder dann lügen Sie die Bevölkerung an und machen nach wie vor eine Politik nicht im Interesse der Anwohnerinnen und Anwohnern. Das ist für mich Wahlkampf. Das ist für mich der Abschied von der Realpolitik. Das ist nicht glaubwürdig.

Persönliche Erklärung

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Heute hat der Kantonsrat wieder einmal knapp ein Signal nach Bern verabschiedet: eine Nachtruhe von sieben Stunden. Die SVP glänzt einmal mehr damit, dass sich nur einzelne Mitglieder in dieser Frage einem Minimum anschliessen können, obwohl der runde Tisch mit neun Stunden Nachtruhe und sehr viele SVP-Vertreter aus Lokalbetroffenheit damals die neun Stunden unterstützt haben. Ich gratuliere Hans Rutschmann für sein Abstimmungsverhalten. Er hat zumindest das, was er letzte Woche in der Zeitung gesagt hat, heute konsequent umgesetzt. Es wäre vielleicht aber doch wichtig, vor der Sitzung ein Telefonat mit Herrliberg zu

führen, damit die ganze Fraktion weiss, dass man jetzt in dieser Frage anders stimmen sollte und in diesem Fall eine klare Mehrheit der SVP-Fraktion für diese sieben Stunden Nachtruhe wäre.

Ich hoffe, dass die Medien die Glaubwürdigkeit, die die SVP letzte Woche mit grossen, markigen Sprüchen bezüglich Flughafenpolitik auszustrahlen versuchte, ebenso klar festhalten wird, wie klar diese Positionen sind, sogar vor den Wahlen geschweige denn nach den Wahlen.

Die Beratungen werden fortgesetzt.

Abschreibung von Vorstössen

Postulat KR-Nr. 289/2000 betreffend Nachtflugsperrre im provisorischen Betriebsreglement ab 1. Juni 2001

Postulat KR-Nr. 203/2000 betreffend flankierende Massnahmen betreffend den Betrieb des Flughafens Zürich-Kloten («Unique Airport Zürich»)

Postulat KR-Nr. 215/2000 betreffend flankierende Massnahmen betreffend den Betrieb des Flughafens Zürich-Kloten («Unique Airport Zürich»)

Ratspräsident Thomas Dähler: Regierungsrat und Kommission beantragen, die drei Postulate als erledigt abzuschreiben.

Ein anderer Antrag wird nicht gestellt.

Der Kantonsrat beschliesst mit 152 : 0 Stimmen, die Postulate KR-Nr. 289/2000, 203/2000 und 215/2000 abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

Erklärung der Grünen Fraktion zur Wahlkreiseinteilung

Daniel Vischer (Grüne, Zürich): Die Wahlkreiseinteilung für die kommenden Kantonsratswahlen ist verfassungswidrig – ein alt bekannter Tatbestand, vor kurzem vom Bundesgericht untermauert. Das Bundesgericht hat eine entsprechende Stimmrechtsbeschwerde des Grünen Mathis Kläntschi bezüglich der Wahlkreiseinteilung in der Stadt Zürich gutgeheissen. Zwei der Bundesrichter waren sogar für eine Kassierung der entsprechenden Wahl. Es haben lediglich Opportunitätsgründe den Ausschlag gegeben.

Die Wahlkreiseinteilung für den Kanton Zürich hat genau die selben Mängel wie jene der Stadt Zürich. Mindestens die Wahlkreise Zürich I, II und III sowie Affoltern, Andelfingen, Winterthur-Land und Pfäffikon sind aufgrund ihrer Sitzzahl als verfassungswidrig anzusehen, also sieben Wahlkreise. Wir diskutieren mithin nicht über Peanuts, sondern über einen eklatant stossenden und bedeutenden Sachverhalt.

Die Vorstösse, dies zu ändern, wurden schon vor Jahren eingereicht. Regierungsrat Markus Notter hat schon in der letzten Legislatur kein Hehl daraus gemacht, dass die Wahlkreiseinteilung dieses Kantons auch nach seinem Dafürhalten nicht mehr verfassungskonform ist. Wenn nun die Wahlen dennoch mit einer Wahlkreiseinteilung durchgeführt werden, die klar verfassungswidrig ist, dann ist dem nicht mehr abzuhelfen. Der Regierungsrat hat dem Parlament zu spät eine entsprechende Vorlage zugeleitet. Auch ist es so, dass sich im Verfassungsrat heute keine entsprechende Mehrheit für eine klare Änderung der Wahlkreiseinteilungssituation findet. Nicht zuletzt der Verfassungsratspräsident der SVP hat wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass bundesgerichtliche Entscheide für die SVP – ich sage in dieser Sache, ob sonst auch, kann dahin gestellt bleiben – bedeutungslos sind. Das ist die Haltung der immer noch massgeblichen Mehrheit dieses Rates und auch des Verfassungsrates. Wir vermuten, dass solange das Bundesgericht keine Wahl kassiert, dieser Rat nicht handeln wird. Er hat es unterlassen, in nötiger Frist zu handeln. Wir fordern die Aussetzung der Wahl. Die Regierung und das Parlament haben Zeit, in wenigen Monaten diesen Zustand zu beheben und noch dieses Jahr verfassungsmässig korrekte Wahlen durchzuführen. Offenbar versteht der Kantonsrat nur diese Sprache.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Koordination Behördenschulung**
Dringliches Postulat der *Kommission Staat und Gemeinden, Präsident Thomas Isler (FDP, Rüschlikon)*
- **Einrichtung einer Koordinationsstelle «Schule und Bildung für Nachhaltigkeit»**
Postulat *Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden)*
- **Fehlen der Jurassischen Wappenscheibe im Zürcher Rathaus**
Anfrage *Peider Filli (AL, Zürich)*

Schluss der Sitzung: 12.30 Uhr

Zürich, 20. Januar 2003

Die Protokollführerin:
Barbara Schellenberg

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 24. Februar 2003.