


19. Sitzung, Montag, 22. Oktober 2007, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Ursula Moor (SVP, Höri)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Zuweisung von neuen Vorlagen Seite 1136
- Antworten auf Anfragen Seite 1138
- Antrag betreffend gemeinsame Behandlung von
Geschäften..... Seite 1138
- Geburtsgratulation..... Seite 1138
- Neuer Sitzplan des Tages-Anzeigers Seite 1138
- Gratulation zur Wahl in den Nationalrat..... Seite 1139
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... Seite 1138

2. Konstruktive und pädagogisch wertvolle Rahmenbedingungen für die Wiedereinführung der Hauswirtschaftskurse an den Gymnasien

 Postulat von Anita Simioni (FDP, Andelfingen),
 Markus Späth (SP, Feuerthalen) und Esther Guyer
 (Grüne, Zürich) vom 1. Oktober 2007

 KR-Nr. **295/2007**, Antrag auf Dringlichkeit..... Seite 1139

3. Rahmenkredit für Staatsbeiträge an die Anpassung verschiedener S-Bahn-Stationen und Tramhaltestellen für mobilitätsbehinderte Personen
(Ausgabenbremse)

 Antrag des Regierungsrates vom 14. Februar 2007
 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 27. März

 2007 **4379** Seite 1145

4. Förderung von umweltfreundlichen Mobilitätskonzepten bei Unternehmen

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 28. Juni 2006 zum Postulat KR-Nr. 271/2002 und geänderter Antrag der KEVU vom 13. März 2007 **4329a** Seite 1153

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

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 1. November 2006 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 257/2005 und geänderter Antrag der KPB vom 26. April 2007 **4359a** Seite 1164

Verschiedenes

- Verabschiedung von Hans-Peter Bieri, Redaktor des Tages-Anzeigers Seite 1190
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 1191

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Ursula Moor: Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Nachhaltige Energieversorgung des Kantons Zürich**
Parlamentarische Initiative Ueli Keller, KR-Nr. **370/2006**

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Wahl des Bildungsrates**
Parlamentarische Initiative Samuel Ramseyer, KR-Nr. **371/2006**

– **Aufnahmeprüfung Mittelschulen**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 188/2005, [4441](#)

– **Aufnahmeprüfung ins Gymnasium im siebten Schuljahr**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 189/2005, [4442](#)

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

– **Eigenmietwertbesteuerung von Zweitwohnungen zu 100 Prozent**

Parlamentarische Initiative Yves de Mestral, KR-Nr. [372/2006](#)

– **Reduktion und Limitierung der Grundbuchgebühren**

Parlamentarische Initiative Josef Wiederkehr, KR-Nr. [33/2007](#)

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

– **Sofortige Umsetzung des Volkswillens zur Erhöhung der Kinderzulage**

Parlamentarische Initiative Johannes Zollinger, KR-Nr. [391/2006](#)

Zuweisung an die Kommission für Staat und Gemeinden:

– **Verzicht auf erleichterte Einbürgerung für nicht in der Schweiz geborene Ausländerinnen und Ausländer zwischen 16 und 25 Jahren**

Parlamentarische Initiative Hans Heinrich Raths, KR-Nr. [403/2006](#)

Zuweisung an die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit:

– **Standesinitiative für den wirksamen Schutz der Kinder vor Internetkriminalität**

Parlamentarische Initiative Carmen Walker, KR-Nr. [43/2007](#)

Zuweisung an die Finanzkommission:

– **Bewilligung eines Beitrages aus dem Lotteriefonds zu Gunsten der Stadt Zürich für das Projekt «UEFA EURO 2008» und über die Bewilligung eines Rahmenkredites zu Gunsten des Regierungsrates**

Beschluss des Kantonsrates, [4440](#)

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

– **Bauprogramm über die Staatsstrassen 2008 bis 2010**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat, [4443](#)

Antworten auf Anfragen

Ratspräsidentin Ursula Moor: Der Regierungsrat hat uns die Antwort auf 14 Anfragen zugestellt:

KR-Nrn. [218/2007](#), [219/2007](#), [220/2007](#), [222/2007](#), [223/2007](#), [224/2007](#), [225/2007](#), [226/2007](#), [227/2007](#), [228/2007](#), [230/2007](#), [240/2007](#), [247/2007](#), [269/2007](#).

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 16. Sitzung vom 24. September 2007, 8.15 Uhr
- Protokoll der 17. Sitzung vom 1. Oktober 2007, 8.15 Uhr
- Protokoll der 18. Sitzung vom 1. Oktober 2007, 14.30 Uhr.

Antrag betreffend gemeinsame Behandlung von Geschäften

Ratspräsidentin Ursula Moor: Die Geschäftsleitung beantragt Ihnen, die beiden Kirchenberichte, die Vorlagen [4433](#) und [4434](#), gemeinsam zu behandeln. Sie sind damit einverstanden.

Geburtsgratulation

Ratspräsidentin Ursula Moor: Ich darf Ihnen eine erfreuliche Mitteilung machen. Am 11. Oktober 2007, genau um 11.29 Uhr mittags, ist der Familie Christoph und Thanh Ha Holenstein ein zweiter Sohn geschenkt worden. Der Kleine heisst Marc Tièn und hat bei der Geburt 3750 Gramm gewogen. Er war 50 Zentimeter klein.

Ich wünsche dem kleinen Marc Tièn alles Gute auf seinem Lebensweg und übergebe seinem Vater und unserem Ratskollegen den Löwen aus Zürich. (*Applaus. Die 1. Vizepräsidentin übergibt Christoph Holenstein den Plüschlöwen.*)

Neuer Sitzplan des Tages-Anzeigers

Ratspräsidentin Ursula Moor: In diesen Tagen hat das Haus «Tages-Anzeiger» den bereits legendären Kantonsrats-Sitzplan neu aufgelegt. Das vorzüglich gelungene Werk ist zum bestmöglichen Zeitpunkt erschienen. Nach der seit gestern besonders ausgeprägten Ebbe in den Wahlkampfassen wissen wir DrittfINANZIerte PR erst recht zu schät-

zen. Der Tages-Anzeiger beschenkt uns heute gar mit einem persönlichen Exemplar.

Im Namen der stolzen Gemeinde der Porträtierten danke ich dem Produzententeam um Ruedi Baumann und Beat Marti herzlich für diese grosszügige und kompetente Dienstleistung. Das Ratspräsidium wird demnächst bescheiden aber überzeugt Gegenrecht halten mit der Einladung zu einem gemeinsamen Mittagessen.

Gratulation zur Wahl in den Nationalrat

Ratspräsidentin Ursula Moor: Am gestrigen Wahlsonntag haben sich rund 51 Prozent der Zürcherinnen und Zürcher in aktiver Passivität geübt. Von den aus unserem Kreis Gewählten erwarten wir, dass sie sich in Bern nicht mit passiver Aktivität begnügen werden.

Ich beglückwünsche zur Wahl in den Nationalrat aus unserem Kreis Alfred Heer, Daniel Jositsch und Natalie Rickli. Die besten Wünsche unseres Rates begleiten sie auf ihrem künftigen Weg nach Bern. (*Applaus.*)

2. Konstruktive und pädagogisch wertvolle Rahmenbedingungen für die Wiedereinführung der Hauswirtschaftskurse an den Gymnasien

Postulat von Anita Simioni (FDP, Andelfingen), Markus Späth (SP, Feuerthalen) und Esther Guyer (Grüne, Zürich) vom 1. Oktober 2007
KR-Nr. [295/2007](#), Antrag auf Dringlichkeit

Anita Simioni (FDP, Andelfingen): Der Ansatz, die «Husi» in neuer Form auferstehen zu lassen, ist einfach und bestechend: Internatskurse finden für die Klassen mit zweiter Landessprache Französisch in der Romandie, für die Klassen mit der zweiten Landessprache Italienisch im italienischsprachigen Teil der Schweiz statt. Diese Überbrückung des Röschi- und Spaghetti-Grabens bringt einen pädagogischen und staatspolitischen Mehrwert und taucht die Jugendlichen in ein Sprachbad des alltäglichen Haushaltens.

Wir möchten Sie bitten, der Dringlichkeit zuzustimmen, da die Umsetzung keinen Aufschub duldet. Die Bildungsdirektion muss die Weichen in den nächsten Wochen stellen, gilt es doch abzuklären, ob

geeignete Lokalitäten und Einrichtungen zur Verfügung stehen. Nun hoffen wir, dass unsere Kanti-Schüler und -Schülerinnen schon möglichst bald auf Französisch oder Italienisch den Grundstein für ihre künftige Hausarbeit legen können. Wir danken Ihnen für die Unterstützung der Dringlichkeit.

Markus Späth (SP, Feuerthalen): Die Dringlichkeit ist gegeben. Das Mittelschul- und Berufsbildungsamt in der Bildungsdirektion ist bereits an der Arbeit, hat eine Projektgruppe gebildet. Mit der Wiedereinführung des Obligatoriums an Hauswirtschaft ist im nächsten Schuljahr zu rechnen.

In einigen Gesprächen zum Postulatsinhalt ist mir klar geworden, dass unsere Absichten nicht überall richtig verstanden werden. Es wurde unterstellt, wir wollten den Beschluss der Initiative relativieren. Das Gegenteil ist der Fall: Wir wollen keine Abwertung der hauswirtschaftlichen Inhalte, sondern wir wollen eine optimale und pädagogisch sinnvolle Umsetzung ermöglichen. Lassen Sie mich das kurz begründen.

Immersionsunterricht, das vertiefende Lernen einer Fremdsprache durch Anwendung in andern Fächern hat sich bewährt, unter anderem auch an den Kantonsschulen, wo es in Englisch bereits praktiziert wird. Die Evaluation hat gezeigt, dass in den immersiv unterrichteten Fächern keine Einbusse an Wissen und Können zu befürchten ist. So verschiedene Fächer wie Geschichte, Geografie, Mathematik oder Physik werden in Englisch unterrichtet, und das funktioniert. Es ist nicht einzusehen, weshalb das mit Kochen, Haushalten und Nähen weniger gut funktionieren sollte. Zudem werden die Hauswirtschaftskurse im zehnten oder elften Schuljahr vorgesehen. Die Schülerinnen und Schüler haben dann bereits fünf oder sechs Jahre Französisch hinter sich. Damit haben sie gute Voraussetzungen, während drei Wochen echt einzutauchen und die Praxistauglichkeit von Französisch unter Beweis zu stellen.

Ein letzter Punkt: Französisch ist im Moment an den Mittelschulen in einer schwierigen Situation. Es gibt viel weniger natürliche Sprachgelegenheiten als beim Englischen. Von den Immersionsversuchen ist Französisch bisher ausgeschlossen worden. Es finden noch immer wenige Klassenaustausche zwischen den Landesgegenden statt. Die Wiedereinführung der «Husi» in Immersionsform ist deshalb eine günstige Gelegenheit, kostenneutral und effizient zu Gunsten des

Französischen Gegensteuer zu geben. Es entsteht eine echte Win-Win-Situation. Ich bitte um Zustimmung zur Dringlichkeit.

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen): Was die Postulanten fordern, habe ich als Kantonsschüler eines Zürcher Wirtschaftsgymnasiums 1992 im «Obli» – so hiess die «Husi» damals – erlebt; einquartiert in der Landwirtschaftlichen Schule Delémont. Die Grundzüge des hauswirtschaftlichen Nähens und Kleiderflickens gehörten zum Programm und sie wurden uns auf Französisch vermittelt, da nur eine lokale Lehrperson zur Verfügung stand. Dieser Immersionsunterricht hatte zur Folge, dass ich heute meine Hosen mit Bostitch flicke (*Heiterkeit*). Markus Späth sagt dem «keine Einbusse an Wissen und Können».

Das Postulat macht also auch aus einem andern Grund keinen Sinn. Die Postulanten waren gegen die Wiedereinführung der «Husi»-Kurse. Zusammen mit der Regierung begründeten sie ihre Gegnerschaft auch damit, dass es schwierig und teuer sei, nun wieder genügend Liegenschaften zu finden, nun wieder genügend Lehrpersonen zu finden. Diese Gegner, die dies behaupteten, sind nun diejenigen, die mit ihrem Postulat genau in dieser Sache den Handlungsspielraum noch einschränken. Damit geht es ihnen vorab um eines: Sie wollen die Wiedereinführung der «Husi» verkomplizieren und verteuern. Auch ohne dieses Postulat darf die Regierung die Ideen von Anita Simioni, Esther Guyer und Markus Späth aufnehmen. Namentlich betreffend der Teilabsolvierung der «Husi» in den Ferien erschiene mir dies sogar sinnvoll. Die Einschränkung der Internatsstandorte nur in der romanischen Schweiz und der nur italienisch- oder französischsprachige Hauswirtschaftslehrpersonen – oder diese zuerst ausbilden zu müssen –, diese Einschränkungen sind aber zu eng und sollten der Regierung weder dringlich noch später auferlegt werden. Deshalb lehnt die SVP die Dringlichkeit dieses Postulates ab.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Wenn Matthias Hauser, der Arme, seine Hosen mit Bostitch flicken muss, lässt das darauf schliessen, dass sein Handarbeitsunterricht offenbar ungenügend war, und das ist alles. Es drängt und es eilt, die «Husi» muss geplant werden, und genau daran sind jetzt die Schulen. Unser Postulat, das kann ich Ihnen sagen, hat regen Zuspruch der Rektoren der verschiedenen Gymnasien gefunden. Sie sind einverstanden damit und wissen, dass wir insbeson-

dere den Schülern – und das ist der Hauptteil der Schülerschaft –, die das zweite Mal den «Husi»-Unterricht besuchen müssen, eine weitere Herausforderung durchaus zumuten können. Sie wissen, dass es sich umsetzen lässt, dass sie heute zu finden sind. Und das hat nichts zu tun mit schlechten Verlierern oder sonst etwas Blödsinnigem. Es hat damit zu tun, dass wir den Unterricht optimieren wollen, wenn schon die Gelegenheit dazu da ist.

Ich bitte Sie, die Dringlichkeit zu unterstützen. Danke.

Kurt Leuch (EVP, Oberengstringen): Die EVP hat grosse Zweifel, dass sich im Welschland oder im Tessin genügend geeignete und auch verfügbare Unterrichtslokalitäten finden lassen. Der Immersionsunterricht soll auch nicht explizit auf den Hauswirtschaftsunterricht fixiert werden, weil dieser vermutlich nach Ansicht der Initianten etwas zu wenig anspruchsvoll wäre, sondern der Immersionsunterricht kann in vielen Fächern praktiziert werden, wenn das gerade sinnvoll ist. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Hauswirtschaftslehrerinnen das Niveau und den Inhalt ihres Unterrichtes der entsprechenden Kundschaft anpassen werden, so dass keine Doppelspurigkeiten zu befürchten sind, was übrigens im Sinne der immanenten Repetition auch nicht so tragisch wäre. Wenn der Unterricht in den Ferien stattfindet, kann sich vermutlich jeder hier im Saal vorstellen, wie die entsprechende Motivation der Schülerinnen und Schüler ist. Es darf also nicht geschehen, dass 20 Schüler in der Küche eines Lagerhauses irgendwo im Welschland um den Herd herum stehen und zuschauen, wie die Lagerköchin die Suppe zubereitet, und dann, als praktische Anwendung, darf jeder noch einmal umrühren. Oder eine Wanderung auf dem Chasseral mit anschliessender Lektüre von Betty Bossi auf Französisch kann es auch nicht sein. Der Hauswirtschaftsunterricht soll auf hohem Niveau in Lokalitäten, die entsprechend ausgerüstet sind, stattfinden. Die Schüler sollen selbst tätig sein und praxisnah unterrichtet werden.

Die EVP lehnt die Dringlichkeit ab.

Andreas Erdin (GLP, Dürnten): Die Dringlichkeit werden die Grünliberalen unterstützen, da die Weichenstellungen für die Kurse schon bald erfolgen.

Materiell können wir zum Postulat erst später Stellung nehmen. *Prima vista* finden wir alle drei Vorschläge interessant: die Verlegung in die französische oder die italienische Schweiz, den Immersionsunterricht und auch die teilweise Durchführung während der Schulferien. Alle drei Vorschläge sollten konkret geprüft werden bezüglich ihrer Vor- und Nachteile.

Susanne Rihs (Grüne, Glattfelden): Aus meiner Sicht braucht es diese Dringlichkeit nicht. Am 2. Juli 2007 haben wir mit überwältigendem Mehr der «Husi» zugestimmt. Wir haben Ja gesagt zur qualitativ hoch stehenden Ausbildung im Bereich «Haushaltsführung und Ernährung», im Bereich von Zusammenhängen zwischen unserem Konsumverhalten und den ökologischen Auswirkungen. All das wollen wir nicht aufs Spiel setzen, auch wenn die Auslagerung der Kurse in fremdsprachige Gebiete vielleicht verlockend tönen. Weder die Romandie noch das Tessin kennen die Hauswirtschaftskurse an den Mittelschulen. Es gibt also weder gut eingerichtete Häuser für solche Kurse noch gibt es Lehrkräfte, die in ihrer Muttersprache den Hauswirtschaftsunterricht in der von uns gewünschten Qualität unterrichten könnten. Schon gar nicht solche, die bereit wären, dies in den Ferien zu tun. Und die Schülerinnen und Schüler, wären sie bereit, ihre Ferien dafür zu opfern? Ich glaube kaum. Die Gegner der «Husi»-Kurse haben sich mit ihrer Niederlage offenbar noch nicht abgefunden. Sie versuchen alles, damit aus dem für sie überflüssigen Hauswirtschaftskursen doch noch etwas Gescheites herauschaut. Sie gefährden damit die Qualität dieser Ausbildung und setzen den nachhaltigen Erfolg dieser Kurse aufs Spiel.

Dies kann ich nicht unterstützen, nicht das Postulat und schon gar nicht die Dringlichkeit.

Samuel Ramseyer (SVP, Niederglatt): Heute geht es also um die Frage, ob das Anliegen der Postulanten so wichtig ist, dass es dringlich erklärt werden muss. Nun, wichtig wäre für mich, dass wir der Bildungsdirektion die Möglichkeit und auch die Zeit geben, die Ziele der Volksinitiative umzusetzen; so umzusetzen, dass das Produkt mit dem in der Volksinitiative zum Ausdruck gebrachten Volkswillen übereinstimmt. Auch bei genauem Studium der damaligen Unterlagen finde ich keinen Hinweis darauf, dass der hauswirtschaftliche Unterricht als Immersionsunterricht ausgestaltet werden soll. Diese Art des Unter-

richts würde meines Erachtens das Erreichen der im handwerklichen Lernbereich angesiedelten Lernziele nicht positiv beeinflussen, es sei denn, man vertrete den Ansicht – klar im Widerspruch zur Volksmeinung –, dass handwerkliche Themen grundsätzlich zu wenig anspruchsvoll seien, um auf der gymnasialen Stufe ohne zusätzliche Hürden, wie der Unterricht in der Fremdsprache sicher eine wäre, zu unterrichten. Etwa gleich unsinnig wäre ein Postulat, welches verlangen würde, den Unterricht an den Gewerbeschulen in der zweiten Landessprache durchzuführen.

Oft wird in diesem Saal von der operativen und der strategischen Ebene gesprochen. Dieses Postulat ist meines Erachtens noch eine Stufe tiefer, nämlich auf der gefechtstechnischen Ebene angesiedelt. Lassen wir die Bildungsdirektion und den Bildungsrat ihre Arbeit tun. Diese Gremien werden die sich aus der Initiative «Husi muss bleiben» ergebenden Aufgaben mit der notwendigen Sorgfalt und in einem sinnvollen Tempo lösen. Ich danke für die Aufmerksamkeit.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Die EDU wird die Dringlichkeit nicht unterstützen. Wir sind der Ansicht, dass bei «Husi»-Kursen mit gleichzeitigem Sprachkurs das Fuder pädagogisch überladen ist. Auch wollen wir Hauswirtschaftskurse, welche die Jugendlichen in Hauswirtschaft fördern und nicht in einer Fremdsprache. Wir stehen hinter den «Husi»-Kursen, aber nicht mit einer teuren De-Luxe-Variante.

Abstimmung

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

Das Geschäft ist erledigt.

3. Rahmenkredit für Staatsbeiträge an die Anpassung verschiedener S-Bahn-Stationen und Tramhaltestellen für mobilitätsbehinderte Personen (Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 14. Februar 2007 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 27. März 2007 **4379**

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Referentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Sie müssen mit meiner Stimme zu den Traktanden 3, 4 und 6 durchkommen. Das hat eigentlich gar nichts mit der politischen Lage der SP zu tun, das war der eklige kalte Ostwind, der meine Stimme mitgenommen hat. *(Die Referentin spricht mit sehr heiserer Stimme.)*

Ich spreche in der Rolle der Alt-Präsidentin der KEVU und möchte diese drei Geschäfte, die noch in der letzten Legislatur durch die KEVU beraten worden sind, mit Ihnen abschliessen. Die KEVU der alten Legislatur empfiehlt Ihnen einstimmig, den Rahmenkredit von höchstens 32 Millionen Franken für die Anpassung verschiedener S-Bahn-Stationen bei der SZU (*Sihltal–Zürich–Üetliberg-Bahn*), der SOB (*Schweizerischen Südostbahn*), der BDB (*Bremgarten–Dietikon-Bahn*) sowie verschiedener Tramhaltestellen in der Stadt Zürich an die Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Personen zuzustimmen.

Sie mögen sich nun fragen: Was ist mit all den SBB-Bahnhöfen und mit den Busstationen in den Gemeinden? Sind diese gemäss Behindertengleichstellungsgesetz nicht auch zwingend anzupassen?

Die Anpassung der Bushaltestellen obliegt den Gemeinden und die Anpassung der SBB-Haltestellen obliegt den SBB, respektive dem Bund. Letzteres ist übrigens eine ungute Geschichte. Denken Sie daran, dass zirka 20 Prozent der Bevölkerung von einem barrierefreien Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs profitieren. In der eigenen Mobilität eingeschränkt ist nämlich nicht nur, wer im Rollstuhl sitzt, sondern sind auch alle Leute mit schwerem Gepäck, mit Kinderwagen, alle, die wegen eines Unfalls eine Zeit lang an Krücken gehen, und vor allem der zunehmende Anteil betagter Menschen in der Bevölkerung. Sie alle möchten den öffentlichen Personenverkehr hindernisfrei und selbstständig benutzen können. Sie möchten das nicht nur, sondern haben mit dem Behindertengleichstellungsgesetz auch einen legitimen Anspruch darauf.

Während der ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) die Arbeit zügig an die Hand nimmt und für die ihm obliegenden Anpassungen diesen Rahmenkredit über maximal 32 Millionen Franken beantragt, trödeln der Bund und die SBB herum. Bisher haben 70 von 130 Stationen behin-

dertengerechte Zugänge. Der Kanton Zürich hat diese Anpassungen im Rahmen der Teilergänzungen S-Bahn stark unterstützt. Und jetzt können Sie bitte einmal kurz ruhig sein! (*Der Geräuschpegel im Saal ist sehr hoch.*)

Im Weiteren hat der Bund aber keine Eile, seine eigenen Vorgaben einzuhalten. 22 Stationen sollen bis 2014 angepasst werden und weitere zwölf Stationen sage und schreibe erst bis 2024. Die dafür beantragten Mittel sind zudem zu knapp bemessen, wenn man den Bedarf einer stark frequentierten S-Bahn bedenkt. Ärgern Sie sich! Protestieren Sie! Bieten Sie Ihren nationalen Politikerinnen und Politikerinnen, die gleich gestern gewählt worden sind, die Chance für einen ersten Vorstoss, um dieses Behindertengleichstellungsgesetz richtig umzusetzen. Ich möchte Ihnen beliebt machen, dass Sie den Rahmenkredit in diesem Rat einstimmig unterstützen, auch als Signal nach Bern. Herzlichen Dank.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Die Massnahmen sind vielfältig: von kleinen Anpassungen bis zu umfangreichen Umbauten. Der Kanton Zürich und der ZVV stehen in der Pflicht, diese Anpassungen für mobilitätsbehinderte Personen vorzunehmen.

Die Vorlage der Regierung ist ausgewogen und beinhaltet das richtige Augenmass. Schon in der ersten Diskussion kam dies zum Ausdruck: Die einen wollten mehr, die andern konnten sich einen Verzicht vorstellen. Geblieben ist die Vorlage der Regierung. Die Umsetzung der geplanten Anpassungen, die anzutreffenden Schwierigkeiten lassen sich anhand eines Beispiels aufzeigen. Nehmen Sie die Tramhaltestellen der Stadt Zürich, der VBZ. Die Einstiegsrampen haben unterschiedliche Höhen, von ebenerdig bis zu den wuchtigen Absätzen, die Sie alle hier am Limmatquai, vor dem Rathaus, kennen. Ziel dieser Konstruktion ist es, ein möglichst schwellenloses Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Die Schwierigkeit besteht nun in der richtigen Höhe der Bordsteinkante: Für das Tram ideal, für ältere Trams weniger ideal, für den Bus zu hoch, weil die neuen Niederflerbusse da nicht halten können, und ohne bereitstehende Verkehrsmittel ein gefährliches Hindernis, und das nicht nur für mobilitätsbehinderte Personen. Fazit: Der ZVV unternimmt das Mögliche, um Schranken abzubauen und den Zugang zum ÖV zu erleichtern. Die Kosten halten sich im Rahmen, denn das Mögliche heisst nicht immer das Teuerste. Und der nicht mobilitätsbehinderte ÖV-Benützer, die Mehrheit, wird nicht unnötig

durch bauliche Massnahmen eingeschränkt oder gestört, wobei – lassen Sie es sich gesagt sein – nicht alle Anpassungen auch wirklich gelungen sind.

Die SVP-Fraktion wird dem Rahmenkredit zustimmen. Tun Sie dies ohne weiter gehende Forderungen auch!

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Wir alle, Politikerinnen und Politiker, sind meist im besten Alter, das wissen Sie. Aber irgendeinmal werden wir 70, 80 und vielleicht noch mehr Jahre alt werden, und dann werden wir mobilitätseingeschränkte Personen darstellen. Und genau das wird für alle einmal so sein. Sie werden in späteren Jahren dankbar sein, dass Sie dieser Vorlage [4379](#) zugestimmt haben für diesen Rahmenkredit für Mobilitätsbehinderte; Sie tun sich selber was Gutes. Hören wir doch auf, immer wieder von Invaliden zu sprechen! Eigentlich sind es im ZVV-Gebiet 160'000 Menschen mit massiven Einschränkungen in der Beweglichkeit. Dazu kommen aber noch 150'000 Personen, die einfach mobilitätseingeschränkt sind: Seniorinnen und Senioren, Eltern mit Kindern, Leute mit Kinderwagen, mit schwerem Gepäck, auch wenn das vielleicht technisch nicht einmal der Fall ist, sondern nur mit überbreitem Gepäck, Sportverletzte und dann eben Leute im Rollstuhl.

Ich bin froh, dass diese Vorlage völlig unbestritten war und ist. Das ist nicht selbstverständlich. Sie wissen, auch bei uns im Rat fehlen mir zum Beispiel die zwei mobilitätseingeschränkten John Appenzeller und Thea Mauchle. Sie konnten uns dieses Problem immer ganz gut vor Augen führen. Ein Lob an den ZVV. Er ist wie immer innovationsbereit und vorbildlich. Diese 32 Millionen Franken sind gut angelegt als Rahmenkredit aus dem Fonds für die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Es geht um die Anpassung der S-Bahnstationen für Mobilitätsbehinderte. Wir haben da ja ein Konzept «MobilPlus». Es sieht vor, dass Menschen mit Behinderungen bis zum Jahr 2014 ein Grobkonzept zur Verfügung steht.

Jetzt komme ich wie immer, ähnlich wie die ehemalige KEVU-Präsidentin, zum Wunsch nach Bern. Schade ist, dass der Bund sich einmal mehr aus der Verantwortung stehlen kann und die Mikrofonanlage hier nicht richtig funktioniert. *(Die Mikrofonanlage wird durch ein Mobiltelefon gestört.)* Ich habe das mit dem Bund schon vor der Schlussabstimmung moniert. Das Behindertengesetz muss ja bis zum Jahr 2024 umgesetzt werden. Die gleiche Nachlässigkeit haben wir

auch bei anderen Dingen, ich erinnere nur an den Moorschutz beim Bund, der wird ja auch vernachlässigt.

Freude herrscht jetzt im Kanton. Die Hausaufgaben sind – im Gegensatz zum Bund – gut gemacht. Eigentlich hätte der Bund mehr investieren müssen. Soll nun der Kanton einspringen und das Geld dafür vorschliessen? In der Kommission bestand eigentlich mehrheitlich Konsens, ich kann da die SVP unterstützen: Zürich soll nicht für Bern vorfinanzieren. Genugtuung herrscht eben auch, dass bei uns im Kanton Musterarbeit vorgeleistet wird. Wir haben die Niedrigflurtrams Cobra, wir haben das Tram 2000 mit Mittelteilsänfte, wir haben für ganz viele Mobilitätseingeschränkte zu zwei Dritteln Busse und Trolleybusse mit Tiefeinstieg im ZVV-Gebiet. Auch die neuen Siemens-Doppelstöcker sind behindertengerecht ausgestaltet. Und die alten 113-, 114-, 115-Doppelstöcker – es gibt verschiedene Zahlen – werden im Prinzip mit einem neuen Mittelwagen dann zusätzlich ausstaffiert. Alle Ticketautomaten werden demnächst ersetzt. Es wird auch auf Seh- und Hörbehinderte Rücksicht genommen. Einzig die Forch-Bahn wird nur jeden zweiten Zug mit behindertengerechten Wagen verkehren. Wir haben im Fernverkehr leider bis 2014 immer noch 100-prozentig hochflurige Fahrzeuge, aber das ist das Problem der SBB; die ehemalige KEVU-Präsidentin hat es gesagt. Schreiben Sie das in Ihren Zeitungen und giessen Sie Häme über die SBB!

In dem Sinn kann ich mich zuversichtlich stimmen lassen. Im Bericht steht im Kapitel 4.3 prominent an erster Stelle: «Der Erfolg des öffentliche Verkehrs wird erhöht, wenn er in unkomplizierter Art und Weise von jedermann benutzt werden kann.» Das tut diese Vorlage vorbildlich. Es gibt aber noch viel zu tun. Es gibt – Lorenz Habicher hat es angetönt – noch rund 1000 Bushaltestellen, die nicht im Kredit enthalten sind. Die SP stimmt aber der Vorlage zu.

Antoine Berger (FDP, Kilchberg): Sie haben gehört, dass der Kantonsrat am 14. Mai 2001 beschlossen hat, den Zugang mobilitätsbehinderter Personen im öffentlichen Verkehr schrittweise zu verbessern. Sie wissen auch, dass das Konzept «MobilPlus» vorsieht, dass Menschen mit Behinderungen bis 2014 ein Grobnetz zur Verfügung stehen soll, mit dem sie den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich weit gehend selbstständig und unabhängig benützen können. Die verbesserte Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr hilft nicht nur den

behinderten Personen, sondern sie erleichtert allen Reisenden den Zugang zum öffentlichen Verkehr.

Die FDP-Fraktion wird der Vorlage heute zustimmen, damit die zeitliche Vorgabe diesbezüglich auch eingehalten werden kann.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Die Vorlage ist tatsächlich unbestritten und es wurde uns aufgezeigt, wo die Probleme liegen, dass es technische Schwierigkeiten gibt. Aber es wurde uns auch dargelegt, dass man sich wirklich Mühe gibt, gute Lösungen zu finden, auch wenn vielleicht eine perfekte Lösung nicht möglich ist.

Aber Lorenz Habicher, jetzt muss ich schon noch einmal auf die Weisung zurückkommen. Für diejenigen, die die Weisung nicht gelesen haben, der Satz ist tatsächlich bemerkenswert: «Die vom Bund bisher für die schweizweiten Massnahmen bewilligten Mittel werden allerdings bei weitem nicht ausreichen, um die im Kanton Zürich notwendigen Massnahmen zu finanzieren.» Das sei im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass der Bund nur die aus seiner Sicht kostengünstigste Massnahme finanziert. «Bei deren Festlegung hat er sich jedoch – anders als der Kanton Zürich in seinem Zuständigkeitsbereich – auf abstrakte Normgrössen abgestützt, die weder auf die Nachfrage noch auf betriebliche Gegebenheiten Rücksicht nehmen» und so weiter und so fort.

Ich danke dem Regierungsrat für diese klare Sprache. Es ist absolut unglaublich, wie der Bund hier die Behindertengleichstellung vertrödelte und hintertreibt. Persönlich konnte ich die Planungs- und Projektierungsphase des Bahnhofs Steinmaur mitverfolgen. Er ist immer noch in der Projektierungsphase. Da ist also ein Haufen an Inkompetenz vorhanden, dass es fast weh tut. Es ist natürlich viel glamouröser, wenn man einen Tunneldurchstich feiern kann und dann das Band durchschneidet und die Blasmusik losgeht. Es ist natürlich weniger dankbar, wenn man die Bahnhöfe renovieren muss. Ich denke, hier muss wirklich etwas gehen. Der Druck muss aufrechterhalten bleiben. Wir unterstützen diese Vorlage mit einem Lob an die Volkswirtschaftsdirektorin und einem Tadel an Bundes-, National- und Ständerat.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich unterstütze wahrscheinlich das Votum unserer ehemaligen Kommissionspräsidentin Sabine Ziegler,

obwohl ich kaum ein Wort verstanden habe. Die CVP unterstützt den Rahmenkredit, wohl wissend, dass damit nur ein erster kleiner Teil von vorgesehenen Anpassungen realisiert wird. Oder deutlicher und ohne Tabu: Es kommen enorme Kosten auf uns zu, wenn der Kanton das Behindertengesetz des Bundes möglichst vollständig und perfekt umsetzen will; des Bundes, wohl verstanden, welcher viel zu wenig dieser Kosten übernimmt. Damit möchte ich ohne Tabu den Zielkonflikt zwischen dem an sich sehr guten Behindertengesetz und dem sehr hohen finanziellen Aufwand aufzeigen. Das Ziel, mobilitätsbehinderten Personen die Nutzung des ÖV zu erleichtern, ist unbestritten. Fragt sich nur, mit welchem Standard oder wo überall dies zu geschehen hat oder ob es mancherorts bessere Alternativen gäbe; ich komme darauf zu sprechen. Priorität beim ÖV muss selbstverständlich das Rollmaterial haben, das so bald als möglich auf Niederflur umgestellt werden soll. Damit sind auch Eltern mit Kinderwagen, aber auch ältere Leute, auch Velofahrende besser bedient. Hier sehe ich eine Parallele zu den vielen Millionen, ja Milliarden, die für Lärmschutzwände ausgegeben werden sollen, aber auch überflüssig würden, wenn schneller leiseres Rollmaterial eingesetzt würde.

Bei baulichen Massnahmen stellt sich tatsächlich die Frage der Verhältnismässigkeit. Sollen dereinst fast überall in der Stadt Zürich zum Beispiel ähnlich luxuriöse Haltestellenkanten wie neben dem Rathaus entstehen? Sollen überall im Kanton möglichst auf der ganzen Länge des Zuges höhere Haltestellenkanten errichtet werden? Wie steht es mit teuren langen Unterführungen? Wären mancherorts Stationen nicht besser mit ebenerdigen Übergängen, mit Barrieren mit gleicher Sicherheit weit besser und billiger? Ich denke an einzelne Stationen im Tösstal, die nächstens saniert werden sollen.

Kurz und kritisch: Das Gebot der Verhältnismässigkeit verlangt es, dass ausserhalb von Umsteigeknoten nicht derart viel Geld gebunden wird, dass andere wichtige Aufgaben des ÖV zu kurz kämen. Es darf nicht sein, dass ein kostenloser – ich betone: kostenloser – Sammeltaxibetrieb für Behinderte viel billiger zu stehen käme als perfekte bauliche Massnahmen ausserhalb der Umsteigeknoten.

Ich sehe mancherorts Handlungsbedarf in erster Linie in öffentlichen Gebäuden. Was nützt es einer mobilitätsbehinderten Person, die per Zug und Tram gut anreisen kann, zum Beispiel vor dem öffentlichen Gebäude aber buchstäblich blockiert ist, zum Beispiel vor dem Zürcher Rathaus?

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Wir anerkennen die 1991 eingeführte Bonuskarte für Unternehmen, welche den Mitarbeitenden mit einer Art... (*Heiterkeit*). Oh je, habe ich das falsche erwischt? (*Der Votant wollte eigentlich zum folgenden Traktandum 4 sprechen.*)

Benno Scherrer (GLP, Uster): Auch als junger, sportlicher, dynamischer Vater ohne Auto geniesse ich es ausserordentlich, wenn ich meinen Kinderwagen mit dem 15 Kilogramm schweren Sohn ebenerdig in S-Bahn, Tram oder Bus schieben kann. Ich kann es auch anders, andere Leute können das aber nicht. Die alten Doppelstöcker haben den Nachteil, dass sie drei Stufen haben. Diese drei Stufen sind nicht nur mühsam, sondern sie erschweren und verzögern auch das Ein- und Aussteigen. Der Kredit ist ja völlig unbestritten. Zusätzlich zu den Vorteilen für Mobilitätsbehinderte kommt eventuell sogar ein Zeitgewinn, dadurch eine höhere Fahrplanstabilität. Es ist ein sinnvolles Anliegen.

Die Grünliberale Fraktion wird dem zustimmen.

Regierungspräsidentin Rita Fuhrer: Der Kantonsrat hat bereits 2001 mit dem Grundsätzen über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr beschlossen, dass der Zugang für mobilitätsbehinderte Personen zum ÖV schrittweise zu verbessern sei. Der ZVV hat auf Grund dieses Auftrags das Konzept «MobilPlus» erarbeitet. Das Konzept sieht eine Kombination von Massnahmen bis 2014 vor.

In der Zwischenzeit konnten bereits erste Schritte unternommen werden, und zwar folgende: Der ZVV kommuniziert seit Mitte Juni 2004 das Niederflurangebot. Der Anteil niederfluriger Buslinien hat sich von 25 Prozent auf heute 60 Prozent erhöht. Auch im S-Bahn-Kernnetz beginnt mit der laufenden Auslieferung der 60 niederflurigen Doppelstocktriebzüge eine neue Ära. In den kommenden Jahren sollen zudem weitere 60 Kompositionen sowie 113 Niederflurzwischenwagen auf die bestehenden Doppelstockkompositionen beschafft werden. Mit Ausnahme der Stadtzürcher Tramflotte, bei welcher bis 2014 leider erst die Hälfte der Fahrzeuge ersetzt werden kann – aber bis 2014 ist Marcel Burlet ja noch nicht 80 Jahre alt –, kann das ZVV-Netz im Jahr 2014 weit gehend niederflurig betrieben werden.

Bahnanlagen haben eine bedeutend längere Lebensdauer als das Rollmaterial. Da der Kanton Zürich und die SBB im Rahmen der Ausbauten im S-Bahnnetz viele Bahnhöfe bereits erneuert haben, sind heute etwa 70 von 130 Bahnhöfen behindertengerecht. Allerdings fehlen dem Bund derzeit tatsächlich die Mittel – oder er behauptet es –, um die im Konzept «MobilPlus» geplanten Anpassungen in den kommenden Jahren zu finanzieren. Der Kanton Zürich wird sich daher weiterhin bei Bund und SBB einsetzen – wir tun es intensiv –, damit die ausserhalb seiner Zuständigkeit liegenden SBB-Anlagen zeitgerecht angepasst werden können. Mit dem vorliegenden Rahmenkredit sollen die vom Kanton Zürich benötigten Mittel für Anpassungen bei der Forch-Bahn, bei der Sihltal–Zürich–Üetliberg-Bahn, bei der Bremgarten–Dietikon-Bahn, der Schweizerischen Südost-Bahn und im Tramnetz der Stadt Zürich bereitgestellt werden. Damit kann ein flächendeckendes Reisen mit Benützung von Bus, Tram und S-Bahn im Kanton Zürich garantiert werden. 42 S-Bahn-Stationen und 44 Tramhaltestellen sollen neben den ohnehin geplanten Erneuerungen mit dem vorliegenden Kredit zusätzlich behindertengerecht angepasst werden. Die Anpassung der Bushaltestellen ist Sache der Strasseneigentümer und daher nicht Bestandteil der Vorlage. Der ZVV hat die Gemeinden und das kantonale Tiefbauamt über den Handlungsbedarf aber informiert. Ich danke für Ihr Zuhören.

Eintreten

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

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Ratspräsidentin Ursula Moor: Diese Abstimmung untersteht der Ausgabenbremse. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist Ziffer I abgelehnt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 156 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), Ziffer I der Vorlage 4379 zu genehmigen.

Ratspräsidentin Ursula Moor: Damit ist die erforderliche Stimmenzahl von 91 Stimmen erreicht worden. Der Rahmenkredit ist bewilligt.

II., III., IV., V. und VI.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 143 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 4379 zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Förderung von umweltfreundlichen Mobilitätskonzepten bei Unternehmen

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 28. Juni 2006 zum Postulat KR-Nr. 271/2002 und geänderter Antrag der KEVU vom 13. März 2007 [4329a](#)

Ratspräsidentin Ursula Moor: Es liegt ein Minderheitsantrag von Priska Seiler, Kloten, und Mitunterzeichnenden auf Verfassung eines Ergänzungsberichts vor.

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Referentin der KEVU: Das Postulat fordert das Aufzeigen von Möglichkeiten, um die Pendlerströme durch ein Anreizsystem für Unternehmen noch stärker auf den öffentlichen Personenverkehr zu verlagern, damit die Strassen für die Gewerbetreibenden offen bleiben, welche auf die Strassenbenützung angewiesen sind.

In der Antwort auf das Postulat und vor der Kommission wurde seitens der Regierung etwa Folgendes ausgeführt:

Das ÖV-Angebot des Kantons Zürich ist weltweit beispielhaft. Der Pendlerverkehr zwischen den Wohnorten und den Arbeitsplätzen im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich nimmt ständig zu. In den Spitzenstunden sind die Kapazitätsgrenzen im Strassenverkehr erreicht. Um das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu erleichtern, bietet der ZVV unter anderem den BonusPass für Unternehmen an. Er ist ein persönliches Jahresabonnement für alle Zonen des ZVV. Die Unternehmen vergünstigen das Abonnement, indem sie einen Teil des Preises übernehmen. Der BonusPass erlaubt auf die besonderen Bedürfnisse jedes Unternehmens massgeschneiderte Lösungen und belastet die Arbeitgeber administrativ kaum. Akquisition und Kundenbindung werden durch ein besonderes Rabattsystem unterstützt. Gegenwärtig wird der BonusPass von mehr als 100 Unternehmen abgegeben und insgesamt nutzen knapp 19'000 Mitarbeitende dieses Produkt. Das entspricht einer Verdoppelung innert zehn Jahren.

Mit der Einführung des Z-BonusPasses Ende 2006 wurde das Marktgebiet auf den ganzen Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich, also um den Metropolitan-Raum Zürich erweitert. Seit Ende 2006 wird der BonusPass auch durch die SBB angeboten, wodurch zusätzliches Marktpotenzial erschlossen wird. Unabhängig vom BonusPass betreiben die SBB eine internetbasierte Lösung für Firmen, die den einfachen Bezug von Einzelfahrausweisen direkt am Arbeitsplatz ermöglicht. Der direkte Zugriff und ein umsatzbezogenes Rabattsystem bilden einen attraktiven Anreiz, für Geschäftsreisen auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Sie sehen, die Regierung setzt voll auf den BonusPass, ein unumstritten gutes Instrument.

Die Mehrheit der KEVU der letzten Legislatur war mit der Postulatsantwort zufrieden, zumal eine ständige Optimierung des BonusPass-Systems im Gange ist. Eine Minderheit gibt sich mit der Antwort nicht zufrieden und möchte mit einem Ergänzungsbericht nach Verlagerungszielen und Mitteln zu deren Erreichung fragen. Es sollte auch ein Businessplan vorgelegt werden, der deutlich auch die Marketing- und PR-Massnahmen und -Instrumente vorlegen sollte. Es ist noch sehr unklar, wie gross das Marktpotenzial dieses Produktes ist. Und zumindest die Minderheit ist überzeugt, dass der Angebotsdruck erhöht werden sollte.

Die Mehrheit der KEVU bittet Sie also, das Postulat [271/2002](#) betreffend «Förderung von umweltfreundlichen Mobilitätskonzepten» als erledigt abzuschreiben.

I.

Minderheitsantrag Priska Seiler Graf, Peter Anderegg, Robert Brunner, Marcel Burlet, Roland Munz, Sabine Ziegler:

Der Regierungsrat wird zur Verfassung eines Ergänzungsberichts bis spätestens sechs Monate nach Verabschiedung des Geschäftes im Kantonsrat eingeladen.

Die Antwort des Regierungsrates auf das Postulat 271/2002 beschränkt sich weitgehend auf den BonusPass des ZVV für Unternehmen und ist damit zu einseitig ausgefallen. Folgende Fragen bleiben weiterhin unbeantwortet und offen:

– Hat die Regierung eine Vorstellung von denkbar möglichen Verlagerungszielen, um den Pendelverkehr auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) umzulagern ?

– Falls Ja: Wie lauten die Zielvorstellungen und auf welche Weise sollen diese erreicht werden ?

– Falls Nein: Warum nicht, und wie stellt sich die Regierung vor, dass der speziell auf Arbeitswegen anfallende Pendelverkehr seinen Beitrag zur in der Gesamtverkehrskonzeption festgesetzten Forderung leisten kann, wonach neu anfallender Mehrverkehr zur Hälfte vom ÖV getragen werden soll ?

– Welche Zielvorgaben auf vermehrte Verbreitung des BonusPasses bestehen im Zusammenhang mit den aktuellen Anstrengungen zur Promotion dieses Produktes ?

Priska Seiler (SP, Kloten): Selbstverständlich ist der BonusPass des ZVV eine grossartige Sache, davon sind wir überzeugt. Aber diesen BonusPass gibt es nun schon seit 1991, so neu ist diese Idee nun auch wieder nicht. Und auch wenn mittlerweile 19'000 Pendlerinnen und Pendler von diesem sinnvollen Angebot Gebrauch machen, so fragen wir uns doch: Ist damit das Verlagerungsziel für den Regierungsrat schon erreicht? Die Antwort der Regierung auf dieses Postulat beschränkt sich nämlich vorwiegend auf diesen BonusPass, der auch nochmals in allen Details erklärt wird. Neue und andere Konzepte für umweltfreundliche Mobilitätskonzepte sucht man vergebens. Die Antwort der Regierung ist daher allzu bescheiden ausgefallen, finden wir. Folgende Fragen, die auf der Hand liegen, bleiben noch offen:

Gibt es überhaupt ein Verlagerungsziel? Ein solches wird nämlich nicht erwähnt in der regierungsrätlichen Antwort. Da wir guten Mutes sind, dass ein Verlagerungsziel besteht, würde uns natürlich brennend interessieren, mit welchen zusätzlichen Mitteln – ausser nur gerade Werbung – dieses erreicht werden soll. Zusätzliche Anreize könnten ja auch geschaffen werden durch Parkplatzbelastung, Haltestellenabgaben, Linienbeiträge und so weiter. Der Fantasie sind da keine Grenzen gesetzt. Der Kanton Zürich würde da auch keine gewagte verkehrspolitische Pionierarbeit leisten, die Kantone Waadt und Genf haben bereits gemeinsam mit den ansässigen Firmen ebensolche Mobilitätskonzepte ausgearbeitet.

Falls es doch kein Verlagerungsziel gibt, was wir ja nicht hoffen, fragen wir uns doch ernsthaft, wie die Forderung der Gesamtverkehrskonzeption erfüllt werden kann, wonach der neu anfallende Mehrverkehr zu 50 Prozent vom ÖV und vom Fuss- und Veloverkehr getragen werden soll. Gerade der Pendlerverkehr ist schliesslich nicht gerade ein unwesentlicher Faktor für das vergrösserte Verkehrsaufkommen, vor allem in den Spitzenzeiten. Da die einzige Massnahme anscheinend nur aus diesem BonusPass besteht, die übrigens eine rein freiwillige Massnahme ist, braucht es unbedingt weitere kreative Ideen in diesem Bereich. Zudem stellt sich auch beim BonusPass die Frage, wie die weitere Promotion dieses Produktes aussieht, damit eben noch mehr Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer von diesem Angebot Gebrauch machen.

Aus diesen Überlegungen heraus stellt die SP den Antrag auf einen Ergänzungsbericht und wir bitten den Rat, diesem Antrag zu folgen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Diesmal habe ich die ehemalige Kommissionspräsidentin Sabine Ziegler besser verstanden. Der Vorstoss kann ohne Zusatzbericht abgeschrieben werden. Der Vorstoss verfolgt ein wichtiges Ziel, das die CVP seit vielen Jahren ebenfalls verfolgt, nämlich dank Anreizen die Verkehrsteilnehmenden weg vom MIV (*motorisierten Individualverkehr*) auf den ÖV, noch besser auf das Velo zu bringen. Dieser Aspekt fehlt natürlich auch im Postulat. Der Staat hat zahlreiche Mittel, dieses Ziel zu erreichen: marktwirtschaftliche Mittel, zum Beispiel Roadpricing – das wird heute ein Thema sein –, Lenkung über das Parkplatzangebot und die Parkplatzbewirtschaftung, ein sehr wichtiges Mittel, dann ein attraktives ÖV-Angebot und so weiter.

Das alles war nicht Gegenstand des Vorstosses. Der Vorstoss zielt ausschliesslich auf Massnahmen der Unternehmen. Die privaten Unternehmen sind tatsächlich gefordert – weit mehr als heute, denke ich –, den Modalsplit ihrer Mitarbeitenden zu Gunsten des ÖV und – ich betone – zu Gunsten des Langsamverkehrs zu verbessern. Dies fängt bei einer Art Unternehmenskultur an. Das Zupendeln per ÖV oder Velo sollte Prestige fördern und vor allem günstiger und schneller sein als das Zupendeln mit dem Auto. Auch dort spielt die firmeninterne Parkplatzpolitik eine entscheidende Rolle.

Die Nutzung des ÖV kann ein Unternehmen auch durch eine bessere Anbindung an den ÖV erleichtern, zum Beispiel durch die Mitfinanzierung von Zusatzkursen, durch eine jährliche Abgabe an eine Buslinie und so weiter. Das ist alles schon erfolgreich erprobt worden, aber nicht Gegenstand des Vorstosses, sehr verehrte SP, sondern vor allem Sache von Baubewilligungen. Bei Einkaufszentren besteht diesbezüglich noch rechtlicher Handlungsbedarf. Eine unmittelbare Steuerungsmöglichkeit haben die Unternehmen mit der Abgabe des Bonus-Passes. Und dass da noch Verbesserungsmöglichkeiten bestehen, ist unbestritten. Es ist eine sehr gute Sache und eine Erfolgsgeschichte, die unbedingt weitergehen muss, vor allem über ein intensiveres PR nach dem Motto «Tue Gutes und rede darüber!». Opinionleaders unter den Unternehmen wirken mehr als beharrliche staatliche Einflussnahme. Eine Firma mit BonusPässen, das müsste ebenso Prestige fördernd wirken wie ein Sponsoring für einen Fussballklub. Dass die Bahn in den Hauptverkehrszeiten keine Kapazitäten mehr hat, muss nicht mehr gesagt werden. Gefragt wäre also eine bessere Siedlungsentwicklung, die hilft, Verkehr zu vermeiden. Tram Züri West ist eine solche Vorleistung für eine Siedlungsentwicklung nach innen. Es fragt sich also, ob ein BonusPass nicht wie der neue Pass im Sinne des Mobility-Pricings ab 9 Uhr günstiger sein soll, also zwei Arten von BonusPass.

Die SP möchte nun einen Ergänzungsbericht mit Antworten auf Fragen, die im Postulat gar nicht gestellt worden, eine völlig überflüssige Fleissarbeit für die Regierung. Alles, was zusätzlich abgeklärt werden soll, findet sich bereits in Papieren. Oder soll die Regierung nun einfach diese Papiere abschreiben? Das Gesamtverkehrskonzept, den Textteil des Richtplans 97, teilweise auch des Verkehrsrichtplans 2006? Oder soll sie die Grundsätze der ZVV-Strategie 2007 bis 2010 einfach abschreiben oder den Raumplanungsbericht? Antworten auf die im Postulat nicht gestellten Fragen finden sich bereits alle in die-

sen Papieren, man muss sie nur lesen. Weiter gehende Mobilitätskonzepte könnten durch einen neuen Vorstoss ausgelöst werden.

Der Auftrag ist erfüllt. Ich bitte Sie, dieses Postulat abzuschreiben, ohne eine Fleissarbeit auszulösen.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Nun bin ich wirklich dran mit dieser Vorlage. Ich möchte mich dafür entschuldigen, dass ich vorhin die falsche Vorlage vor mir gehabt habe. Die Wahlen haben scheinbar nicht nur ihre Schatten voraus, sondern auch noch hinterher gesandt.

Die 1991 eingeführte Bonuskarten für Unternehmen, die den Mitarbeitenden mit einer Art verbilligtem Generalabonnement innerhalb des ZVV angeboten werden, sind ständig verbessert worden und werden von vielen Unternehmen und ihren Mitarbeitern genutzt. Es ist überdies auch ein attraktives Angebot für Geschäfts- und Freizeitreisen. Neu dazu kommt der wiederum stark verbesserte Z-BonusPass für den stark geworben wird. Wir bemängeln aber, dass mit dem Bonus-System nicht alle Betriebe ein Angebot ausweisen, oder mindestens, dass noch zu wenige Betriebe dieses Angebot machen. Vom ZVV wurde vor allem auf die grosse Problematik der überfüllten Transportmittel während der Stosszeiten hingewiesen, welche eine weitere Verlagerung nicht gerade attraktiv machen. Es ist so, dass besonders am Morgen in den Spitzenzeiten die meisten Benutzer den ÖV während einer kurzen Zeitspanne aufsuchen. Darum laufen Abklärungen, diese Spitze zum Beispiel mit einer frühen Zulassung des 9-Uhr-Passes zu verdichten und verbreiten. Wir müssen nun aber leider zur Kenntnis nehmen, dass diese Engpässe in den nächsten Jahren eher noch zunehmen werden. Es ist darum dringend notwendig, dass wir die weiteren Teilergänzungen schnell vorwärts treiben.

SP und Grüne verlangen einen Ergänzungsbericht, in welchem sie mehr über die Vorstellungen der Regierung über ein mögliches Verlagerungsziel wissen möchten. Ich schliesse mich da meinem Vorredner an und bin auch der Meinung, dass dies eine zusätzliche Forderung ist, die mit einem neuen Vorstoss, den ich sogar unterstützen würde, nicht aber mit einem Ergänzungsbericht verlangt werden kann. Unser Antrag ist, den Minderheitsantrag abzulehnen. Das Postulat kann abgeschrieben werden.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Die Antwort der Regierung, der Bericht zu unserem Postulat, ist sehr enttäuschend ausgefallen. Minimalistisch und in vorseilender Selbstzensur, die innovative Gedanken gleich selbst ausschliesst, gibt sich die Volkswirtschaftsdirektion mit dem Status quo zufrieden. Mit dem geforderten Ergänzungsbericht können Sie, auch CVP und EVP, mithelfen, der Regierung und der Verwaltung beim Entfernen ihrer Scheuklappen zu helfen.

Im September 2004 ist unser Postulat mit einer deutlichen Mehrheit von 98 zu 47 Stimmen überwiesen worden. Im Zentrum der Forderung standen damals ganz klar eindeutig wirtschaftliche Überlegungen. Darum hat ja auch die FDP dieses Postulat mitgetragen. Mittlerweile sind noch andere Gründe dazugekommen, insbesondere die Klimadiskussion und auch die Verpflichtung nun aller, die CO₂ mildernde Mobilität zu fördern. Natürlich hat die Bonuskarte als gutes Beispiel für mögliche Anreize im Postulat eine Rolle gespielt. Aber die Antwort der Regierung nimmt nun dieses Beispiel zum Anlass, alle Überlegungen auf dieses Instrument zu beschränken. Der Antrag lautete aber, Möglichkeiten für Anreizsysteme zu untersuchen und aufzuzeigen, und nicht, diese auf die Bonuskarte zu beschränken.

Nun, man erfährt im Bericht weder, welche Ziele man bei der Verlagerung erreichen will und welches Potenzial man bei der Verlagerung sieht, noch wie man die Verlagerung weiter vorantreiben will. Die grösste Peinlichkeit hat ja dann der Tages-Anzeiger in den Sommerferien publiziert, dass nämlich die Volkswirtschaftsdirektion, in deren Verantwortungsbereich der ZVV fällt, nicht einmal ihren eigenen Mitarbeitern die Bonuskarte anbietet, und weiter, dass der Präsident des Gewerbeverbandes des Kantons Zürich trotz der viel gerühmten Werbeanstrengungen noch nie etwas von der Bonuskarte gehört hat. Interessant am Bericht ist dann aber, dass die Regierung selbst schreibt, dass die Stausituation nur in den Spitzenstunden ein Problem sei, das heisst, unser Strassenraum genügt zu allen Tages- und Nachtzeiten mit Ausnahme der Stunden, die von den Pendlerinnen und Pendlern, meist allein in ihren Autositzen, beansprucht werden. Angesichts dieser Tatsache und der Feststellung, dass zusätzlicher Strassenraum nur schwer zu schaffen ist, muss doch nun alles daran gesetzt werden, dass die Verlagerung der Pendlerströme auf den ÖV verstärkt gelingt. Der Antrag an die Regierung hat denn auch nicht nur die Bonuskarte betroffen, sondern es sind neue Anreizsysteme zu untersuchen.

Natürlich wird man sagen, die Wirtschaft dürfe nicht in die Verantwortung gezwungen werden, die Freiwilligkeit müsse gewährleistet werden. Doch bedenken Sie, die Vorteile, die zu gewinnen sind, gegen einen allfälligen Belastungsanteil! Wir wollen ja gerade im Strassenraum die Fahrten mit höherer Wertschöpfung bevorzugen. Das wäre die wesensgerechte Nutzung des Strassenraumes und damit ein ganz wesentlicher Vorteil, der in der Standortpolitik genutzt werden könnte. Der Tages Anzeiger hat es im Juli 2007 treffend formuliert, was passiert, wenn es uns nicht gelingt, die Unternehmen bei der Verlagerung in die Verantwortung zu ziehen, ich zitiere: «Das kann sich rächen. Die nächsten Massnahmen könnten schmerzvoller sein als 200 Franken für den BonusPass. Nehmen die Staus, der CO₂-Ausstoss und die Feinstaubbelastung weiter zu, drohen Fahrverbote, Verkehrseinschränkungen und Roadpricing. Das ist dann nicht mehr freiwillig, aber unvermeidlich und teuer.

Zusammenfassend müssen wir schlicht und einfach feststellen: Verlagerungsziel verfehlt, Regierung bitte nachsitzen! Unterstützen Sie bitte den Ergänzungsbericht.

Peter Roesler (FDP, Greifensee): Der Z-BonusPass ist eine gute Massnahme, um den ÖV im Wettbewerb der Verkehrsmittel in eine attraktive Position zu bringen. Es macht aber keinen Sinn, weitere Massnahmen zu ergreifen, da zwischen 6 und 8 Uhr ein Kapazitätsengpass besteht. Willy Germann hat ebenfalls bestens ausgeführt, weshalb weitere Schreibearbeiten der Regierung nicht nötig sind. Wir finden die Antworten der Regierung der Frage angemessen und lehnen den Minderheitsantrag ab.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Wir unterstützen den Antrag auf einen Ergänzungsbericht, Priska Seiler hat das sehr detailliert ausgeführt. Es ist eindrücklich, was mit dem BonusPass des ZVV erreicht wurde. Aber «gut» ist in diesem Fall eben nicht gut genug. Wir erachten schon heute die Zielsetzungen in der Gesamtverkehrsstrategie zur Förderung des öffentlichen Verkehrs als ungenügend. Wir machen uns grosse Sorgen, dass selbst dieses ungenügende Ziel nicht erreicht wird. Und, Willy Germann, ohne Fleiss kein Preis! Wir erwarten vom Regierungsrat und vom ZVV, dass dieser Mobilitätsmarkt intensiver bearbeitet wird.

Ich bitte Sie deshalb, den Antrag auf einen Ergänzungsbericht zu unterstützen. Danke.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Es wurde ein Bericht gefordert, der die Möglichkeit eines Anreizsystems für Unternehmen aufzeigt, ihre Angestellten zur Benützung des ÖV zu motivieren. Unserer Meinung nach und auch nach der Meinung in diesem Rat besteht dieses Anreizsystem bereits mit dem ZVV-BonusPass. Und es ist sehr sinnvoll, dass der ZVV den Firmen gute Angebote macht und die Firmen im Gegenzug ihre Angestellten auch finanziell motivieren, mit dem ÖV zur Arbeit zu kommen. Die Angestellten, die ja sogar die Möglichkeit hätten, die Karte auch für die Freizeit zu nutzen. Sie wissen, dass wir riesige Verkehrszuwachsströme im Freizeitverkehr haben, das müsste auch mal wieder gesagt sein. Das Umsteigen auf den ÖV klappt aber nur, wenn neben dem Anreiz Bonuskarte auch Abreize bestehen; ich denke da an restriktive Parkplatzregelungen und hohe Parkgebühren. Diese Aspekte sind in diesem Fall aber weit gehend Sache der Firmen. Vorschriften in diesem Bereich wären auch von staatlicher Seite denkbar, sind aber nicht Thema in diesem Zusammenhang. Das Problem, das weiterhin besteht und Leute eventuell auch davon abhält, den ÖV zu benützen, ist die hohe Auslastung eben nicht nur der Strasse, sondern auch der Bahn. Also denken Sie daran, wir können es uns nicht leisten, die Infrastruktur auf Strasse und Schiene auf die Spitzenstunden auszurichten. Es ist aber notwendig, die Investitionen in die weiteren Ausbauschritte der S-Bahn weiter voranzutreiben, so dass ein verstärktes Umsteigen auf den ÖV möglich und attraktiver wird.

Dass aber steuerliche Vorteile hat, wer weit vom Arbeitsplatz entfernt lebt und dadurch täglich weite Strecken zurücklegt, eben zu Spitzenzeiten die Infrastruktur nutzt, das ist absurd. Hier könnte man ansetzen. Aber dieses Problem gehört nicht in einen Zusatzbericht. Das sind andere Fragen, die dieser Rat ja auch schon gestellt hat.

Die Grünliberalen werden der Abschreibung zustimmen und den Minderheitsantrag ablehnen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Das Postulat [271/2002](#) soll als erledigt abgeschrieben werden. Die SVP-Fraktion wird sich entsprechend einsetzen. Der Minderheitsantrag ist klar abzulehnen.

Die politische Form wird wieder einmal überstrapaziert: Allgemein formulierte Postulate werden beantwortet. Diese Antwort liegt als Bericht vor. Dass der ZVV den BonusPass ins Zentrum seiner Antwort rückt, ist legitim. Der Minderheitsantrag strapaziert nun die bestehenden politischen Instrumente, in dem dieser die fehlende Präzisierung des überwiesenen Postulates mit einem Ergänzungsbericht nachholen möchte. Dieses Vorgehen ist politisch fragwürdig, da neue Themen eingebracht werden. Sie werden mir entgegenhalten, dass die offene Formulierung des Postulates dies zulässt. Ich sage Ihnen, neue präzisierte Fragen machen die Einreichung eines neuen Postulates nötig. Und falls Sie immer noch mit einem Ergänzungsbericht liebäugeln, lassen Sie sich die denkbar möglichen Verlagerungsziele noch einmal durch den Kopf gehen. Vergessen Sie bei Ihren Überlegungen nicht, dass es sich um Mobilitätskonzepte für Unternehmen handelt, also nicht um eine rein verwaltungstechnische Angelegenheit. Zudem fordert die ehemalige Präsidentin Sabine Ziegler heute schon einen Businessplan für zukünftig denkbare und mögliche Verlagerungsziele. Scheinbar ist das Bedürfnis nach Beschäftigung gross. Vorschriften und Massnahmen zur kreativen Unterdrückung des Gewerbes und der Unternehmen sind bei der SP Politprogramm. Ich arbeite in einem 24-Stunden-Schichtbetrieb und bin ausschliesslich mit dem ÖV zur Arbeit unterwegs. Dabei ist kein zusätzliches Anreizsystem nötig, ein ansprechender Taktfahrplan genügt mir.

Nochmals: Die Zwängerei eines Ergänzungsberichts ist klar abzulehnen. Der ZVV und die interessierten Unternehmen leisten auch ohne diesen ihren Beitrag. Das Postulat wurde beantwortet, der Bericht bearbeitet und diskutiert, schreiben wir ab!

Regierungspräsidentin Rita Fuhrer: Das Verlagerungsziel leitet sich aus der Gesamtverkehrskonzeption ab und danach hat der öffentliche Verkehr vom Verkehrszuwachs, der nicht dem Langsamverkehr zuzurechnen ist, mindestens die Hälfte zu übernehmen. Das ist Konsens, das wurde hier auch mehrfach besprochen. Man weiss auch, was das für die Belastung des öffentlichen Verkehrs bedeutet, wenn die Hälfte des zusätzlichen Verkehrs oder des Mobilitätswunsches vom öffentlichen Verkehr übernommen werden soll. Dieses Ziel, auch wenn Sie es teilweise nicht wahrhaben wollen, dieses Ziel wurde in der Vergangenheit auch für den beruflichen Pendlerverkehr mindestens erreicht und oft sogar übertroffen. Zwischen 1999 und 2005 übernahm die S-

Bahn praktisch das gesamte Wachstum des einfallenden Verkehrs an der Stadtgrenze von Zürich. In diesem Zeitraum wuchsen diese Frequenzen über 30 Prozent, während der motorisierte Individualverkehr stagnierte. Zur Bewältigung des prognostizierten weiteren Wachstums sind in erster Linie die geplanten erheblichen Investitionen in Infrastruktur und Angebote nun notwendig. Die Zielvorgaben betreffend Verbreitung des BonusPasses wurden bisher jährlich durch die VBZ in Absprache mit dem ZVV festgelegt. Für das Jahr 2007 planen die VBZ ein Umsatzwachstum von insgesamt 4,5 Prozent und diese Zielvorgabe sollte wegen der guten Marktaufnahme des neuen Z-BonusPasses sowie dann natürlich auch dank der guten Konjunktur übertroffen werden, einmal mehr! Für die SBB bestehen für das Jahr 2007 keine konkreten Zielvorgaben, weil sie den BonusPass erst dieses Jahr in ihre Angebotspalette aufgenommen haben. Zusammen mit SBB und VBZ erarbeitet der ZVV zurzeit die Planung für die nächsten drei Jahre. Konkrete Zielvorgaben werden wir im Laufe des Herbstes noch festlegen. Aber Zielsetzungen, Massnahmen und Anreize müssen auch wirtschaftlich vertretbar sein. Sie dürfen weder den Handlungsspielraum der Unternehmen einengen noch zu deren offenen oder versteckten Subventionierung führen. Sie dürfen zudem keine kostspieligen Alibiübungen darstellen, das müssen Sie verstehen, sondern sie sollen realistische Erfolgchancen haben. Berücksichtigt man diese Anforderungen, so sind die Konzentration der Mittel in den zweckmässigen Ausbau des Angebotes und die systematische Vermarktung des BonusPasses mit Anpassungen und Neuerungen, wie der Z-BonusPass es ist, die optimale Lösungskombination.

Ich bitte Sie, das zu beachten. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag von Priska Seiler auf Erstellung eines Ergänzungsberichts mit 106 : 52 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.

Das Postulat [271/2002](#) ist abgeschlossen.

Das Geschäft ist erledigt.

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

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 1. November 2006 zum dringlichen Postulat KR-Nr, 257/2005 und geänderter Antrag der KPB vom 26. April 2007 [4359a](#)

Ratspräsidentin Ursula Moor: Es liegt ein Minderheitsantrag von Bruno Grossmann, Wallisellen, und Mitunterzeichnenden vor. Sie stellen den Antrag, dass das dringliche Postulat ohne abweichende Stellungnahme abgeschlossen werden soll.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Die KPB hat am 26. April 2007, noch in der Zusammensetzung der alten Legislatur, die abweichende Stellungnahme zum Bericht der Regierung beschlossen. In den sieben Monaten seither hat sich das Rad der Flughafen-Richtplan-Geschichte munter weitergedreht. Gewisse, nicht absehbare Änderungen an der Faktenlage und auch an der Haltung der Regierung stimmen nun nicht mehr mit dem abweichenden Text der Kommission überein. Es gilt deshalb zu beurteilen, ob die Kernaussage des Postulates und der abweichenden Stellungnahme, die von einer grossen Mehrheit der Kommission getragen worden ist, im gegenwärtigen Stand des SIL-Prozesses (*Sachplan Infrastruktur Luftfahrt*) Anwendung finden kann. Die Kernaussage in der abweichenden Stellungnahme lautet ja, dass die Regierung im laufenden SIL-Prozess auf eine raumplanerische Vorsorge drängen soll, die ohne Pistenneubauten auskommt.

Als das dringliche Postulat am 14. November 2005 vom Kantonsrat überwiesen wurde, ist mit einer deutlichen Mehrheit von 98 zu 70 Stimmen gefordert worden, dass eine Richtplanrevision ohne Änderung von Länge und Lage der Piste sowie ohne Pistenneubauten erstellt werden soll.

In der Kommission sind die drei immer wiederkehrenden Fragen zum SIL-Prozess diskutiert worden. Erstens: Mit welchem Verfahren kann der Kantonsrat raschmöglichst erreichen, dass die Gemeinden in den vom Fluglärm betroffenen Gebieten eine nachhaltige Planungssicherheit erhalten?

Zweitens: Kann sich der Kantonsrat als abschliessende Genehmigungsinstanz des Richtplans dazu äussern, bevor der Regierungsrat mit dem Bund im Koordinationsprozess alles abgesprochen hat?

Und drittens: Wird die vom Regierungsrat installierte Form der Mitsprache der mehr und der weniger betroffenen Gemeinden den Mitwirkungsansprüchen gerecht?

Diese Fragen werden in der Kommission sehr unterschiedlich beurteilt. Einig war sich aber die grosse Mehrheit, dass sie in einer abweichenden Stellungnahme sich dazu äussern will, dass sie keine Pistenveränderungen will. Da der Antrag des Regierungsrates nicht mit der Medienmitteilung des Regierungsrates vom 8. Dezember 2006 übereinstimmte, in der sie nämlich dem Bund empfahl, keine Variante weiter zu verfolgen, die wesentliche betriebliche Änderungen oder Pistenbauten voraussetzen würden, wünschte die Kommission von der Volkswirtschaftsdirektion eine Aufdatierung der aktuellen Haltung. In verdankenswerter Weise hat die Volkswirtschaftsdirektion in zehn Wochen den Zusatzbericht erstellt. Darin relativiert sie dann die Haltung des Regierungsrates vom 8. Dezember 2006 in der Art, dass sie schreibt, das Festhalten am heutigen System und am Verzicht auf Pistenverlängerung wäre keine Garantie für eine lärmgünstige Lösung.

Auf Grund der Diskussion in der Kommission hielt die Mehrheit an einer abweichenden Stellungnahme fest. Am 6. Juli 2007 veröffentlichte der Regierungsrat dann seine neue Haltung zu den Betriebsvarianten, in den er neben der Variante E auch die Variante J mit Pistenverlängerung zur Weiterbearbeitung empfiehlt. Der Originalwortlaut der abweichenden Stellungnahme ist durch die geänderte Haltung des Regierungsrates nicht mehr korrekt, indem nämlich die Forderung, dass sich die Auswahl der SIL-Betriebsvarianten am heutigen Pisten-system orientieren soll, so nicht mehr erfüllbar ist. Bei enger Auslegung ist die Auswahl mit der Bestimmung der weiter zu verfolgenden Varianten getroffen. Mit einer offeneren Auslegung der abweichenden Stellungnahme wäre es möglich, bei den weiter zu verfolgenden Varianten auf diejenige ohne Pistenverlängerung zu setzen.

Es liegt an Ihnen, zu beurteilen, wie weit die Stossrichtung der abweichenden Stellungnahme im heutigen Planungsstand des SIL-Prozesses Niederschlag finden soll. Eine Minderheit der Kommission lehnt die abweichende Stellungnahme ab. Sie begründet die Ablehnung damit, dass Pistenverlängerungen im SIL-Prozess nicht von vornherein ausgeschlossen werden sollen. Im Namen der grossen Mehrheit der

Kommission bitte ich Sie aber um Zustimmung zur abweichenden Stellungnahme.

Ueli Kübler (SVP, Männedorf): Die SVP vertritt grossmehrheitlich die Meinung, das vorliegende Postulat sei ohne abweichende Stellungnahme abzuschreiben. Leider ist sie mit dieser Meinung in der Kommission nicht durchgedrungen. Wir sind nach wie vor auch grossmehrheitlich der Meinung, dass die Richtplanung im Bereich Flughafen mit dem SIL koordiniert ablaufen muss, um keinen unnötigen Aufwand zu betreiben, die Bevölkerung nicht unnötig mit allenfalls abweichenden Meinungen und Aussagen zu verunsichern, welche schlussendlich doch unter einem Dach koordiniert werden müssen. Die Postulanten verlangen unter anderem auch Planungssicherheit im Flughafengebiet und bemerken richtig, dass der Flughafen Kloten, als einer der grössten Wirtschaftsmotoren unseres Landes, nicht mehr wegzudenken ist. Auf Grund dieser Erkenntnisse sollte man aber endlich Abstand nehmen von der reinen Lärmdiskussion und politisch-operativer Hektik und strategische Planung, nämlich langfristige Planung, Raumplanung im Flughafengebiet, betreiben. Auch wir können die Meinung teilen, dass im Moment Veränderungen am Pistensystem undiskutabel sind. Aber Hand aufs Herz, gibt es in diesem Saal wirklich jemanden, der mit so viel Weisheit begnadet ist, zu wissen, was unser Flughafen in 20 oder 30 Jahren braucht? Legen wir daher zu Gunsten einer langfristigen Raumplanung und Planungssicherheit die Eckwerte im Flughafengebiet so grosszügig fest, dass die Entwicklungsmöglichkeiten unseres Wirtschaftsmotors, sprich Flughafen, sprich aber vor allem Zehntausende von Arbeitsplätzen und Lehrstellen, aber auch Milliarden von Wertschöpfungen für die Zukunft, nicht eingeschränkt werden.

Ein wichtiger Schritt dazu ist die klare Ablehnung der anstehenden Plafonierungsinitiative am 25. November 2007. Künftige Generationen werden uns für unseren Weitblick dankbar sein und dannzumal demokratisch entscheiden, ob am Pistensystem bauliche Veränderungen stattfinden sollen oder nicht.

Unterstützen Sie den Minderheitsantrag, das Postulat 257/2005 ohne Stellungnahme abzuschreiben. Danke.

Priska Seiler (SP, Kloten): Eigentlich ist die jetzt bereits schon ein Jahr alte Antwort des Regierungsrates auf dieses Postulat schon wieder Makulatur, wir haben es gehört. Scheinbar wollte sich die Regierung im letzten November 2006 noch alle Optionen offen lassen. Die Haltung war sehr defensiv: Zuerst das SIL-Objektblatt abwarten, ja keine eigenen Vorstellungen äussern, da die planerische Kompetenz sowieso beim Bund liegt. Im Dezember 2006, also bloss einen Monat später, liess sie sich dann aber doch zu der beinahe mutigen Aussage verleiten, dass von den nun vorliegenden 19 technisch möglichen Betriebsvarianten nur jene weiterverfolgt werden sollen, die keinen Pistenaus- oder -neubau bedingen. Damit war die Postulatsantwort bereits zum ersten Mal überholt. Im Juli 2007 – ich betone: nach den Kantonsratswahlen – kam dann aber die totale Kehrtwende: Die Westpistenverlängerung bleibt nun doch als Option im Rennen. Das berechtigte Entsetzen im Osten des Flughafens war und ist immer noch gross. Immerhin bekräftigte der Regierungsrat vor rund einem Monat nochmals seine Haltung gegen den Bau einer Parallelpiste. Die SP-Fraktion will dieses überholte Postulat abschreiben, aber natürlich nur mit der abweichenden Stellungnahme, wie sie die Kommissionsmehrheit formuliert hat.

Warum ist das uns jetzt noch so wahnsinnig wichtig? Drei Gründe sprechen dafür. Erstens: In den nächsten sechs Monaten wird vom Bund die zukünftige Betriebsvariante ausgewählt; das passiert jetzt im SIL-Prozess. Der Kanton Zürich muss also alles daran setzen, dass diese keine sein wird, die einen Pistenausbau bedingen würde. Dies entspricht auch dem mehrfach geäusserten Willen dieses Parlamentes und ich bin sicher, hoffe es zumindest sehr, dass der Kantonsrat auch dieses Mal wieder dieses Zeichen deutlich setzen wird.

Zweitens: Für viele Zürcherinnen und Zürcher ist es unverständlich, warum die Regierung sich zuerst scheut, eine konkrete Aussage über ihre Bedürfnisse zu Pistenneubauten zu machen. Dann erklärt sie, sie sei gegen jegliche Pistenausbauten, um dann, nur ein halbes Jahr später zu sagen, die Westpistenverlängerung sei doch eine planerische Option. Hä? Nicht gerade vertrauensbildend! (*Heiterkeit.*) Zudem werden die Gemeinden weiterhin im Unklaren gelassen, was die Strategie der Regierung betrifft. Die Gemeinden wollen aber endlich einmal Planungssicherheit, und das ist ihr gutes Recht. Mit einer Raumplanung, die auf dem heutigen Pistensystem basieren würde, könnte man in den Gemeinden endlich mal wieder in die Zukunft schauen.

Drittens, der letzte Grund: Auch die sieben Betriebsvarianten ohne Pistenaus- und -neubau lassen eine genug grosse realistische Entwicklung des Flughafens zu. Erwähnenswert in diesem Zusammenhang ist die Oliva-Studie (*Carl Oliva*) vom August 2007, die im Auftrag des Schutzverbandes erstellt wurde. Sie hatte zur Aufgabe, die Leistungsfähigkeit der einzelnen SIL-Betriebsvarianten nochmals wissenschaftlich zu analysieren und zu berechnen. Mit der vom Schutzverband bevorzugten Variante E – sie entspricht in etwa dem heutigen Regime, leider etwas mehr Ostanflüge –, die keinen Pistenausbau bedingt, sind gemäss Carl Oliva eben 338'000 Bewegungen pro Jahr möglich und nicht bloss 317'000, wie das das BAZL (*Bundesamt für Zivilluftfahrt*) berechnet hat. Auch das entspricht der ebenfalls mehrheitsfähigen Meinung des Kantonsrates, dass die Bewegungen auf höchstens 320'000 beschränkt werden sollen. Also brauchen wir überhaupt keinen Pistenausbau.

In diesem Sinne schreiben wir dieses dringliche Postulat ab mit der abweichenden Stellungnahme. Es ist gerade heute nochmals enorm wichtig, dass sich das Parlament deutlich gegen jeglichen Pistenaus- und -neubau äussert. Danke.

Peter Weber (Grüne, Wald): Die abweichende Stellungnahme zur Abschreibung dieses Postulates begründen wir unter anderem mit der Zielvorstellung nach Planungssicherheit. Gemeint ist an sich Sicherheit, dass nichts geplant wird. Nur so nebenbei: Aus Sicht der Bevölkerung ist diese Wortwahl «Wunsch nach Sicherheit in der Planung» sehr fachspezifisch und deshalb auch unverständlich. Noch deutlicher wird das bekannte Unverständnis gegenüber unserer phänomenalen Parlamentsgeheimsprache mit der Wortschöpfung des SIL-Prozesses und seinen 19 Betriebsvarianten, welche Grundlage für den Sachplan auf Ebene Raumplanung des Bundes ist und 2008 in die Vernehmlassung der Kantone geschickt wird. Die Begrifflichkeit des lärmneutralen Wachstums und der ZFI (*Zürcher Fluglärm-Index*) gehören ebenfalls in das Kapitel der unglaublichen Sprachphänomene hier im Saal. Was bezwecken eigentlich die Verwaltung, das Parlament und die Regierung mit diesen kreativen, aber Zeit verschwendenden Vorgängen? Das ist meine Frage.

Nun, seriös: Wir Grünen fordern natürlich auch Sicherheit und Klarheit. Aber wir meinen Sicherheit in der Luftreinhaltung, wir meinen Sicherheit in der Fluglärmfrage, wir meinen Sicherheit für Beständig-

keit in allen Belangen des Flughafenbetriebes und des Flugverkehrs, welcher, das wissen Sie alle hier, als klimaschädlichster Massenverkehrsträger gilt und keinerlei Emissionsbeschränkungen unterliegt. Wir wollen zudem Sicherheit, dass eine separate Vorlage zur Revision des Verkehrsrichtplans, des Kapitels 4.6.1, von der Regierung nun zügig an die Hand genommen wird. Themen oder Dinge mit grösseren Auswirkungen, etwa die Festlegung des Siedlungsgebietes, werden dannzumal und erst dort abgehandelt. Deshalb sind wir langsam ungeduldig.

Wie immer, die Stellungnahme der KPB ist wichtig. Ich bitte Sie deshalb, dem Kommissionsantrag zuzustimmen, und ich danke Ihnen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Dass die CVP das Postulat nur mit der Stellungnahme der Kommission abschreibt, versteht sich von selbst, war doch der Auslöser des Postulates unser ehemaliges Fraktionsmitglied Urs Hany. Urs Hany verfasste das Postulat zusammen mit Martin Mossdorf und Hans Frei und stellte dabei auf die flughafenpolitische Position der CVP ab, eine Position, die wir konsequent auch bei der nächsten Abstimmung vertreten. Danach wollen wir keine Kapazitätserhöhung durch irgendwelche Pistenausbauten. Unser Plafond von 320'000 kann ohne Pistenausbauten erreicht werden. Den zweiten Satz der Kommissionsstellungnahme müsste man durch drei Wörter ergänzen: Die Haltung des Regierungsrates «vom Dezember 2006», das wurde bereits vom Kommissionspräsidenten Thomas Hardegger erwähnt. Diese Ergänzung ist formell nicht nötig, das ist Bestandteil der Materialien, also des Protokolls. Es gilt nämlich der Zeitpunkt der abweichenden Stellungnahme. Und damals hat die Regierung die Anliegen der Wohnbevölkerung und der Umwelt genügend berücksichtigt, leider dann im Juli 2007 nicht mehr. Warum die Regierung innerhalb eines halben Jahres den Schwenker um 180 Grad vollzog, ist unerklärlich. Die Begründung, sie hätte sich auf die Stellungnahmen der Bezirke abgestützt, ist billig. Vom Kantonsrat, also den Volksvertretern aller Bezirke, wurde mit dem Postulat von Urs Hany und der Behördeninitiative ([382/2006](#)) klare Vorgaben gemacht. Die Regierung hat sich im Sommer darüber hinweggesetzt. Die wichtigsten Fragen aus unserer Anfrage zum Schwenker des Regierungsrates wurden schlicht nicht beantwortet, zum Beispiel die Gewichtung der Flughafennähe, die Gewichtung der Lärmbelastung. Im Volk ist ein zunehmendes Misstrauen gegenüber der Flugverkehrspolitik des Regie-

rungsrates und des Bundes auszumachen. Fast täglich ist der Klimaschutz ein Thema in den Medien, in der Politik. Eine Nachfrageentwicklung des Flughafens steht im Widerspruch zum Klimaschutz und zum Bevölkerungsschutz. Soll der Flughafen Zürich im globalen, im kurzfristigen Wettbewerb der klimapolitischen Unvernunft und Verantwortungslosigkeit einfach auch mitmachen?

Die CVP sagt klar Nein dazu und unterstützt deshalb die Stellungnahme der KPB. Wir wollen weder Sankt Florian, zum Beispiel Richtung Osten, noch mehr als 320'000 Flugbewegungen auf dem Flughafen.

Carmen Walker (FDP, Zürich): Bei der Frage, ob der Regierungsrat bereits heute zu einer Vorlage Richtplanrevision beauftragt werden soll, stellen sich für uns wichtige Fragen. Erstens: Was sagt der heutige kantonale Richtplan überhaupt zum Flughafen aus? Zweitens: Welches ist das politische Signal an die Zürcher Bevölkerung, wenn wir heute sagen, der kantonale Richtplan stehe vorzeitig und nicht koordiniert mit der SIL-Festsetzung zur Disposition? Und selbst dann, wenn wir ein klares Ja zu einer vorzeitigen Revision setzen würden, welche Inhalte würden wir dann der Regierung auf den Weg geben?

Zur Frage, was der heutige Richtplan zum Flughafen aussagt, zitiere ich nochmals Doktor Alain Griffel, Fachmann in Rechtsfragen rund um den Flughafen. Er schreibt wörtlich: «Entsprechend den Vorgaben des kantonalen Planungs- und Baugesetzes wurden im Teilrichtplan Verkehr die Luftstrassen im Nahbereich des Flughafens festgelegt und mit Bändern markiert. Diese Bänder geben zwar nur in grober Weise Auskunft über die verschiedenen An- und Abflugrouten, unverbindlich sind sie deswegen aber nicht. Der Verkehrsrichtplan von 1995 gibt somit das An- und Abflugregime wieder, wie es bis zu aktuellen Änderungen, Süd- und intensivierete Ostanflüge, während Jahren praktiziert wurde.» Dieses Zitat sagt unmissverständlich klar, dass die Basis des heutigen Richtplans die Nordausrichtung darstellt. Auch der gekröpfte Nordanflug könnte mit dem heutigen Richtplan realisiert werden. Und diese heutige Richtplanung entspricht exakt den Forderungen der FDP, wonach die Hauptausrichtung des Flughafens gegen Norden aus raumplanerischer und betriebswirtschaftlicher Sicht beizubehalten ist. Und ist dies nicht möglich, dann wollen wir den gekröpften Nordanflug als Ergänzung vorantreiben.

Die Regierung hat uns im Rahmen der Kommissionsarbeit nachvollziehbar dargelegt, dass, wenn der Richtplan überhaupt geändert werden soll, dies nur und sinnvollerweise in Koordination mit dem SIL-Objektplan des Bundes passieren würde und nicht vorgezogen und losgelöst. Denn eine vorgezogene Richtplanrevision kann auch nicht sicherstellen, dass die dann vom Kantonsrat errungene Position tatsächlich in Bern umgesetzt wird. Und die von der Mehrheit beabsichtigte regierungsrätliche Vorlage einer solchen Richtplanrevision mit Verzicht auf jede Änderung von Länge und Lage von Pistenneubauten wäre überhaupt kein Garant dafür, dass diese Haltung so auch ins Objektblatt einfließt. Klar wäre jedoch, dass der Kantonsrat damit einen völlig losgelösten Entscheid fällen würde, ohne die Auswirkungen seines Entscheides heute in seiner ganzen Tragweite zu erkennen. Immerhin handelt es sich um eine für den Wirtschaftsstandort Zürich zentrale Infrastruktur. Gleichzeitig würden wir gegenüber der Bevölkerung den Anschein erwecken, wir hätten das Dossier «Flughafen und Fluglärm» einer raumplanerischen Lösung zugeführt, einer Lösung, die dann automatisch im SIL-Objektplan umgesetzt würde. Damit setzen Sie völlig falsche Zeichen. Sie schaffen weitere Rechtsunsicherheiten und Sie glauben, der Bevölkerung etwas sagen zu können, was unter Umständen gar nicht zutrifft. Und Sie machen nichts, um den Flughafen Zürich bei der Bevölkerung wirklich nachhaltig breiter abzustützen.

Aus den dargelegten Gründen beantragt Ihnen die Mehrheit der FDP-Fraktion daher, das Postulat ohne diese Stellungnahme, ohne diesen Auftrag an die Regierung zum heutigen Zeitpunkt abzuschreiben und in diesem Sinne den Minderheitsantrag von Bruno Grossmann und Weiteren zu unterstützen. Ich danke Ihnen.

Hans Meier (GLP, Glattfelden): Die Grünliberale Fraktion ist für Abschreibung des Postulat 257/2005. Gleichzeitig unterstützen wir die abweichende Stellungnahme, dass in der Richtplanrevision Luftverkehr keine Änderung von Lage und Länge des bestehenden Pistensystems sowie keine Pistenneubauten vorzusehen sind. Wir sind bestürzt über den Wankelmut der Regierung, die noch im vergangenen Dezember 2006 diese Haltung mit uns teilte, jetzt aber bereit ist, Pistenerlängerungen zuzulassen. Wir befürchten, dass die wankelmütige Regierung bald einmal auch Pistenneubauten propagiert.

Ich erlaube mir hier noch einige Worte als betroffener Zürcher Unterländer beizufügen. Anhörungsunterricht hatten Sie ja alle am Fest von unserer Ratspräsidentin Ursula Moor auf dem Höriberg. Zwölf Jahre lang kämpfte ich im Nationalrat mit Postulaten, Motionen, Interpellationen für die Ausdehnung der Nachtflugsperrre, für die Besteuerung des Flugbenzins, für die Limitierung der Flugbewegungen. Meine Zürcher Kolleginnen und Kollegen im Nationalrat hatten dafür ein mildes Lächeln. Verständnissvoll waren sie aber für die lärmarmen Lärmgeplagten, dann aber knallhartes Ablehnen all meiner Vorschläge. Jetzt, den Deutschen sei Dank, schreien sie an der Goldküste wegen des Fluglärms Zeter und Mordio, schreien «Keine Südanflüge!», «Alles nach Norden und Osten ausrichten!». Die Kehrtwendung der Regierung in Sachen Pistenausbau erlaubt nun eine massive Kapazitätserhöhung und eine Kanalisierung der An- und Abflüge Richtung Norden. Auch wir Unterländer wissen um die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens für unsere Region, aber auch für den ganzen Kanton. Wer die Früchte erntet, soll auch helfen, die Lasten zu tragen. Wir Unterländer verlangen deshalb eine gerechte Verteilung des Fluglärms. Für uns Unterländer gibt es zur Haltung der Zürcher Regierung nur eine Antwort: Wir unterstützen am 25. November 2007 die Flughafeninitiative für einen massvollen Flugverkehr. Ich danke Ihnen.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Das Postulat, das vor zwei Jahren hier im Kantonsrat durchgekommen ist, hat gefordert, man solle die Planung am Flughafen einstellen. Und jetzt hat die Kommission das beraten und ist auf die Idee gekommen, das Postulat zwar abzuschreiben, aber die Forderung des Postulates in der abweichenden Stellungnahme genau gleich wieder aufzunehmen. Das ist nicht verboten, das darf man. Aber es ist nicht im Sinne des Erfinders (*Reformkommission*) dieses parlamentarischen Instruments. Damals vor neun Jahren hat der Kantonsrat mit der abweichenden Stellungnahme nämlich etwas anderes gemeint, als was jetzt herausgekommen ist. Aber wie gesagt, verboten ist es nicht, aber erstaunlich.

Mit dem, was jetzt der Kantonsrat im Begriffe steht zu tun, nämlich mit dieser abweichenden Stellungnahme, die eine Wiederholung des Postulates ist, sendet der Kantonsrat drei wesentliche Signale aus.

Das erste Signal geht an das Kaspar-Escher-Haus und das heisst: Uns, im Kantonsrat, sind die Ideen in der Planung ausgegangen. Wir wissen

uns nicht mehr zu helfen. Wir wissen nicht mehr, wie man den Fluglärm minimieren und die Sicherheit am Flughafen maximieren kann.

Das zweite Signal geht an Bundesbern und heisst: Lieb Vaterland, magst ruhig sein, zur Planung fällt uns nichts mehr ein! Damit verbunden ist eine Kompetenzdelegation an den Bundesrat und an den Nationalrat und das heisst letztlich gar nichts anderes, als dass man den Flughafen Zürich auf dem Altar des Anti-Zürich-Reflexes opfern will.

Und das dritte Signal – und das ist eines der Wesentlichsten – geht nach Stuttgart (*Regierung Baden-Württemberg*) und nach Berlin (*Bundesregierung*). Und in München (*Flughafen Erding*) reibt man sich schon die Hände. Dieses Signal sagt: «Liebe Nachbarn, macht mit uns, was ihr wollt. Wir wollen nicht mehr.»

Vor zwei Jahren haben drei bürgerliche Irrläufer dieses Postulat eingereicht (*Heiterkeit und Unruhe im Saal*) und siehe da, das Postulat ist nicht von der bürgerlichen Seite unterstützt worden, sondern es ist von dieser Seite hier (*der linken Seite*) unterstützt worden, so im Sinne einer paradoxen Intervention. Man hat sich erhofft, es würde damit ein bisschen Sand ins Getriebe der Bürgerlichen eingefüllt werden. Das Postulat ist übrigens auch von der SP-Mehrheit unterstützt worden, aber immerhin sechs Leute haben dagegen gestimmt. Was will dieses Postulat ganz genau? Es sagt nämlich, man solle am Layout des Pisten-Layouts am Flughafen nichts ändern. Das heisst also, nicht nur an der Länge der Pisten, sondern auch an der Kürze der Pisten. Man kann mit dieser abweichenden Stellungnahme nicht einmal eine Piste verkürzen, obwohl das ja eine Verringerung des Fluglärms brächte (*Unruhe*). Sie sehen also, damals (*November 2005*) hat sich der Kantonsrat ins linke Knie geschossen und jetzt steht er im Begriff, sich auch noch ins rechte Knie zu schiessen. Wer nicht darüber nachdenken will, dass man am Pisten-Layout etwas ändern soll, der will nicht, dass der Fluglärm minimiert wird. Nur wenn wir die Gedanken offen halten und wenn wir ernsthaft Planung machen, wirklich langfristige Planung machen – der Richtplan hat einen Horizont von 25 Jahren –, nur wenn wir uns die Option der Planung offen lassen, können wir den Fluglärm in den Griff bekommen. Mit dem, was jetzt hier beabsichtigt wird, legt man nicht nur dem Flughafen ein Korsett an, sondern man führt auch einen Denkstopp in der Planungspolitik ein.

Diese Kapitulation der Raum- und Richtplanung macht ein Teil der SP-Fraktion nicht mit.

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Die Festsetzung der Raumplanung am bisherigen Pistensystem ist die wichtigste Voraussetzung, um das Vertrauen der umliegenden Bevölkerung in die Flughafenpolitik zurück zu gewinnen. Wir haben einen leistungsfähigen Flughafen und eine sehr moderne Infrastruktur. Was wir aber nicht haben, sind grundeigentümerverbindliche baurechtliche Festsetzungen, um eine gesicherte Bauordnung in der Flughafenregion zu gewährleisten. Dieser desolate Zustand nährt das Misstrauen in die gesamte Flughafenpolitik und lässt vor allem keine politischen Lösungen erkennen. Die SVP bekennt sich klar und unmissverständlich zu qualitativem Wachstum, sie setzt sich aber ebenso klar für die Rechte und das Grundeigentum ein. So bleibt die Frage, in welcher Grössenordnung in der anstehenden Planungsrunde die raumplanerische Vorsorge in der Flughafenregion umgesetzt werden soll. Mit dieser Frage haben sich die bürgerlichen Kräfte in den beiden Flughafenbezirken intensiv auseinandergesetzt. Gewerbeverband, CVP, FDP und SVP beider Bezirke unterstützen ein lärmneutrales Wachstum auf der Grundlage des bisherigen Pistensystems. Forderungen nach Pistenausbauten in diesem seit Jahrzehnten rechtsunsicheren Planungszustand rund um den Flughafen werden abgelehnt. Wir haben im Thema Luftverkehr auf Richtplanebene ausgesprochenen Nachholbedarf. Dem Kanton Zürich kommt in der raumplanerischen Vorsorge nach den gültigen gesetzlichen Grundlagen eine bedeutende, sogar federführende Rolle zu. Die Umsetzung von verbindlichen Lärmgrenzwertkurven am heutigen Pistensystem mit den möglichen Bewegungskapazitäten in allen Pistenrichtungen wird mit Sicherheit schon äusserst anspruchsvoll sein. Diese Planungsarbeiten gilt es umgehend umzusetzen, um endlich unter klaren Vorgaben die raumplanerischen Voraussetzungen zu erfüllen oder eben die längst fällige Planungssicherheit wieder zurückzugewinnen zu können.

Der Regierungsrat hat vor seiner Erneuerungswahl klar Stellung bezogen zu den SIL-Betriebsvarianten. Er unterstützte eine Auswahl, die sich am heutigen Pistensystem und am heutigen Flugbetrieb orientiert. Wir verlangen vom Regierungsrat, dass er uns eine Vorlage zum Richtplan-Kapitel 4.6, Flughafen Zürich-Kloten, ohne Änderung von Lage und Länge sowie ohne Pistenneubauten unterbreitet. Hartmuth Attenhofer, hier ist sehr viel Planung noch am bisherigen Pistensystem zu machen. Diese ist nicht vollzogen. Es ist ein rechtsunsicherer

Raum, der heute als erster Schritt umgesetzt werden muss. Mit der abweichenden Stellungnahme können Sie diese Haltung unterstützen.

Ich bitte Sie, die abweichende Stellungnahme zu unterstützen.

Thomas Ziegler (EVP, Elgg): 27'000 Personen haben innert weniger als drei Monaten eine Petition unterschrieben, die vom Bundesrat einen Verzicht auf Änderungen am bisherigen Pistensystem verlangt. Vor nicht ganz zwei Jahren haben bekanntlich – wir haben es in diesem Saal mehrfach gehört – 98 Kantonsräte dem Postulat von Urs Hanny zugestimmt, das vom Regierungsrat verlangte, jegliche weitere Projektierungsarbeiten ohne Änderungen am Pistensystem vorzubereiten. Und noch vor den Wahlen vor einem halben Jahr hat sich auch der Regierungsrat für diese Haltung ausgesprochen. Doch kaum waren die Wahlen vorbei, war es auch mit der Rücksicht des Regierungsrates auf die Meinung des Kantonsrates vorbei. Wir haben diese wankelmütige Kehrtwendung ungläubig und verärgert zur Kenntnis genommen. Nun sollen also plötzlich auch Varianten ausgearbeitet werden mit einem Pistenausbau, Varianten, die sich an einer gesteigerten Nachfrage orientieren, einer Nachfrage, die unter anderem durch das Buhlen um unnötigen Transitverkehr künstlich erhöht wird. Und bereits sind vom Regierungsrat entsprechende Signale, die der klaren Meinung des Kantonsrates vor zwei Jahren entgegenstehen, ausgesandt worden. Das ist natürlich eine Ermutigung für Unique, neue Projektierungszonen im Westen zu beantragen. Dass dieser neue Antrag vom BAZL bewilligt wurde, erstaunt wenig. Denn um eine Haltung, die alle paar Monate ändert, foutiert man sich natürlich in Bern. Es darf nicht sein, dass der Regierungsrat eine andere Sprache spricht als der Kantonsrat, als die Vertretung der Bevölkerung und – soweit abschätzbar – als das Volk. Projektierungsarbeiten haben klar präjudizierenden Charakter für die Verwirklichung von weiteren Ausbauplänen und stossen damit auf begreiflichen Widerstand aller Fluglärmgegner, aber auch all der Leute, die den Flughafen als nötigen Wirtschaftsmotor nicht abwürgen wollen, die aber – wie die EVP – ein Wachstum nur noch mit der jetzigen Pistenstruktur zulassen wollen. Und diese genügt auch für mehr Flüge als heute.

Die EVP steht zum Flughafen und zum Fliegen. Wir haben für unsere Eckwerte gekämpft und werden weiterhin dafür kämpfen. Eine klare Begrenzung der Flugbewegungen auf allerhöchstens 320'000 Bewegungen, kein Pistenaus- oder -neubau! Deshalb sehen wir nicht ein,

warum Betriebsvarianten und Projektierungen geplant werden sollen, die darüber hinaus gehen. Für uns ist es wichtig, dass Regierungsrat und Kantonsrat mit einer Stimme sprechen, gewissermassen mit einer ungeteilten Standesstimme. Sonst werden wir in Bern nicht gehört. Und diese Stimme kann nur lauten: Hände weg vom Ausbau des Pistensystems!

Die KPB hat deshalb mit ihrem Antrag zum Postulat von Urs Hany den richtigen Weg eingeschlagen, wenn sie es nicht ohne Stellungnahme abschreiben will, sondern den Regierungsrat ersucht, eine Richtplanrevision zu unterbreiten, die sich am jetzigen System orientiert. Die EVP wird dem Antrag der KPB zustimmen und den Minderheitsantrag der SVP ablehnen.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Ich möchte Hans Frei für sein engagiertes Votum herzlich danken. Er ist mit mir zusammen offensichtlich ein bürgerlicher Irrläufer.

Jede Pistenveränderung muss immer vom Stimmbürger gutgeheissen werden, und das ist gut so. Der Regierungsrat wird ersucht, im Richtplan Luftverkehr bei der Auswahl der SIL-Betriebsvarianten das Pistensystem so zu belassen, wie es heute ist. Das heisst: keine Pistenveränderungen nach Norden und Westen und auch keine Parallelpiste. Über das Thema «Parallelpiste» zu sprechen, ist heute nicht relevant. Vordergründig scheint dieses Thema ja vom Tisch zu sein. Das heutige Pistensystem zu vergrössern, sei offensichtlich der Wunsch der Wirtschaft; diesem Gedanken kann ich nichts abgewinnen. Die Wirtschaft hat sich schon längst arrangiert. Sie weiss auch, dass Mobilitätsenerweiterung nicht allein auf dem Flughafen Kloten stattfindet. Mehr Flugbewegungen in allen Himmelsrichtungen gäbe, so wird behauptet, Zürich die Möglichkeit, sich weiter zu entwickeln. Und somit seien wir wieder international an vorderster Stelle. Auch dieser Aussage kann ich nicht zustimmen. Tatsache ist aber, dass der Flughafen auf eine Kapazitätsgrenze von 350'000 ausgelegt ist, und dies kann ohne jegliche Pistenveränderung erreicht werden. Unter diesem Vorzeichen wurde nämlich seinerzeit der Vorlage auch zugestimmt. Es gilt nun, dieses Versprechen und diesen Volksentscheid auch ernst zu nehmen. Dass im Richtplan eine Pistenveränderung vorgesehen werden soll, was notabene in den nächsten 30 Jahren sowieso kein Thema sein wird, bringt nur Unsicherheit und Unruhe in unsere Bevölkerung. Mit der angezeigten Pistenveränderung würden zum Beispiel in Rüm-

lang eine Industriezone geopfert, das heisst: Verlust von Arbeitsplätzen. Über dem Limmattal würden grössere Flugbewegungen stattfinden. Bestehende Wohnzonen im Zürcher Unterland müssten bei einer Verwirklichung abgebrochen werden. Das Regionalspital in Bülach wäre durch ein solches Vorhaben stark betroffen und so weiter. Lassen wir die Pisten so, wie sie heute sind. Damit wäre die Planungssicherheit in den umliegenden Gemeinden wieder gegeben.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag nicht zu unterstützen.

Susanne Rihs (Grüne, Glattfelden): Wir haben uns über Jahre hinweg gestritten, wo und in welchen Himmelsrichtungen die Flugzeuge starten und landen sollen. Wir streiten uns heftig darüber, ob es eine Flugbewegungsgrenze geben soll und wo. Wir sind uns nie einig geworden, ob wir eine Nachtruhe von sieben, acht oder neun Stunden brauchen. Nur in einem einzigen Punkt haben wir, zumindest eine Mehrheit von uns, einen Konsens gefunden, nämlich, dass wir keine Veränderung in der Lage und der Länge der Pisten und keine neuen Pisten wollen. Dieser Forderung haben wir mit der Unterstützung des Postulates zugestimmt. Die allermeisten Bürgerorganisationen stehen hinter dieser Forderung. Eine Petition von mehr als 25'000 Unterschriften geht in diese Richtung. Ja, selbst die Regierung führte früher aus – leider früher, jetzt ist es nicht mehr so –, dass 350'000 Flugbewegungen ohne ein Pistenausbau möglich wären. Und jetzt kommen Sie, Bruno Grossmann und Company, und wollen diesen einzigen wichtigen Konsens, den wir in den vielen Jahren zustande gebracht haben, zunichte machen, indem Sie die abweichende Stellungnahme, welche eine Richtplanrevision, die sich am bestehenden Pistensystem orientiert, streichen wollen. Ich frage mich: Wo leben Sie eigentlich? Sind Sie wirklich so naiv, dass Sie glauben, es brauche nebst den Flughäfen Frankfurt und München auch noch einen Flughafen Kloten mit stetig wachsenden Flugbewegungen, mit einer Zunahme von Privatjets und Billigfliegern? Dies in einem dicht besiedelten kleinen Land, dies in einer Bevölkerung, die sich nicht einigen kann, wo sie Flugzeuge landen und starten will. Wenn wir die Zahl der heutigen Flugbewegungen anschauen – es sind etwa 270'000 Flugbewegungen –, da bringen wir es ja auch nicht fertig, selbst diese relativ kleinen Flugbewegungen je zu platzieren. Wo bleibt eigentlich Ihr Bezug zur Bevölkerung? Wo bleibt Ihr Gespür, was realisierbar ist, vernünftig und vor allem umweltverträglich. Die Lösung, Carmen Walker, heisst

nämlich nicht «gekröpfter Nordanflug», schon wegen der Sicherheit nicht, und die Deutschen wehren sich mit Händen und Füßen. Auch wir im Norden wehren uns mit Händen und Füßen. Das ist keine Lösung, das wissen Sie eigentlich selbst.

Ich bitte Sie – und ich habe Freude, dass es bei FDP und SVP auch Leute gibt, die den Minderheitsantrag ablehnen –, den Minderheitsantrag abzulehnen. Und ich hoffe, dass dieser keinen Erfolg hat.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Man muss schon ziemlich lange weg von der aktuellen Diskussion und von der Bevölkerung politisiert haben, um nicht zu erkennen, welches Konfliktpotenzial in der Drohung mit Pistenverlängerungen liegt. Wir sind ja in einer Phase, in der wir die Raumordnung des Kantons Zürich in diesem Bereich neu anpacken wollen. Das setzt Konsensbereitschaft voraus. Diese Konsensbereitschaft wird zerstört, wenn gleichzeitig mit Pistenverlängerungen gedroht wird. Wer Verantwortung für die Bevölkerung, für die Raumplanung im Kanton Zürich trägt – das Fluglärmproblem ist ja zu einem ganz grossen Teil eigentlich ein Raumplanungsproblem –, wer Verantwortung trägt auch gerade für den Flughafen, der setzt sich für eine Versöhnung und nicht für eine Spaltung der verschiedenen Regionen und Interessen ein.

Nun, mein Kollege aus Wallisellen hat natürlich die Stellungnahme des Gemeinderates Wallisellen hier vorgetragen. Wallisellen rechnet sich offenbar aus, mit einer Ost–West-Orientierung sei Wallisellen dann eine Oase der Ruhe. Eigentlich sollten wir längst gemerkt haben, dass diese Tempelbezirke des Sankt Florian keinen Platz mehr haben in der heutigen Zeit. Auf diese Weise werden Gemeinden gegeneinander ausgespielt, und am Schluss sind alle mehr belastet.

Einen meiner Vorredner aus dem Tempelbezirk Seebach (*Hartmuth Attenhofer*) möchte ich daran erinnern, dass die erste Pistenverlängerung im Flughafengesetz die Pistenverlängerung der Piste 16 nach Norden war. Die war sogar in der ersten Version des Gesetzes explizit erwähnt. Was hat diese Pistenverlängerung für einen grossen Nutzen? Sie hat für Wallisellen den grossen Nutzen, dass man, wenn man nach Süden startet von der verlängerten Piste aus, man dann auch nach rechts und nicht nur nach links abdrehen könnte. Das würde dann grosse Begeisterung in Seebach und Umgebung auslösen. Nein, das führt uns alles nicht weiter.

Und noch ein Argument, das gefallen ist: Wegen Deutschland müsse man im Moment für Pistenveränderungen offen sein. Das Gegenteil ist doch der Fall! Wenn wir sagen, im Notfall können wir ja den Flugverkehr bei uns abwickeln, indem wir das Pistensystem anpassen, dann wird Deutschland sagen «Na gut, dann habt ihr ja noch mehr Spielraum». Das ist überhaupt keine gute Verhandlungstaktik. Im Moment geht es darum, eine solide Basis für die weitere Arbeit an der Raumplanung zu finden. Es geht darum, die verschiedenen Standpunkte zu vereinigen, um eine mehrheitsfähige Lösung zu finden. Und dazu ist unseres Erachtens ein Verzicht auf Pistenveränderungen im Moment – und dieser Moment wird viele Jahre dauern – die einzig richtige Lösung.

Wir unterstützen deshalb diese abweichende Stellungnahme.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Nur einige kurze Bemerkungen. Ueli Kübler, Koordination ist nicht dasselbe wie vorausseilender Gehorsam; das ist ein Unterschied. Der Bundesrat hat im SIL-Prozess einen Pflock eingeschlagen, indem er die Gewährleistung eines nachfrageorientierten Wachstums fordert. Und jetzt schlagen wir unseren Pflock ein und dann wird koordiniert. Wir müssen nicht den Kompromiss suchen, wenn die andere Seite noch nicht koordiniert; das kommt dann später.

Carmen Walker, das mit der Nordausrichtung habe ich nicht ganz begriffen. Ja, wenn es wirklich so einfach wäre, dass wir alles über den Norden abwickeln, dann brauchen wir auch keine Veränderungen am Pistensystem. Dann starten wir gegen Norden und landen gegen Norden, es wird einfach eine Kapazitätseinschränkung geben. Ich habe da kein Problem damit, wenn wir diese 80'000 Bewegungen so abwickeln. Wir reden hier über die Ost–West-Achse, oder? Da fordern wir bei uns die Planungssicherheit. Und die Planungssicherheit, das ist eben auch ein Irrtum: Mit dem Zürcher Fluglärmindex werden mehrheitlich Leute mit einer Belärmung über dem Immissionsgrenzwert aufgezeichnet. In den Gemeinden haben wir das Problem, dass wir mit dem Planungswert arbeiten; das ist eine ganz andere Geschichte. Ich gebe ein kleines Beispiel: Mit dem Nordstart hat Niederweningen 24 Hektaren von 25 Hektaren Baulandreserve verloren. So schnell geht das! Wir fordern Planungssicherheit im Zürcher Unterland in den Gemeinden.

Und zu unserem SP-Irrläufer: Denke einfach daran, die Ost–West-Achse – Ruedi Lais hat es gesagt – hat unzählige Möglichkeiten, um links abzubiegen, um rechts abzubiegen, um über die Stadt zu fliegen und rundherum. Ich danke für die Aufmerksamkeit.

Werner Bosshard (SVP, Rümlang): Ich möchte zuerst Martin Mossdorf und Hans Frei für ihre Voten danken und mich ihnen anschliessen. Der Flughafen ist ja kein Fixstern, sondern der Flughafen ist in eine Umgebung eingebunden. Und es geht nun nicht an, dass der Flughafen auf diese Umgebung nicht auch irgendwie reagiert, sondern sich benimmt wie ein Fixstern und ausufern kann wie ein Krebsgeschwür. Im Westen zum Beispiel – der steht ja da vor allem im Blickpunkt – stehen beziehungsweise fliessen die Glatt und ein über 40 Jahre gewachsenes Industriegebiet einer Pistenverlängerung im Wege. Und jetzt wird über dieses Industriegebiet einfach eine Projektierungszone gelegt, und das ist nicht akzeptabel. Da gilt, dass der Flughafen einfach gewisse Grenzen akzeptieren muss. Und da fühle ich mich sicher in dieser Aussage und muss mich auch nicht irgendwie umwenden, weil ich in meiner Umgebung immer dafür bekannt war, dass ich für den Flughafen bin. Aber, wie überall, gibt es auch da gewisse Grenzen, die man dann einfach einmal akzeptieren muss. Aber auf dem bestehenden Pistensystem darf von mir aus ruhig weitergeflogen werden, so viel es hergibt.

Ich bitte Sie darum, dem unveränderten Antrag der Kommission zuzustimmen.

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Ich bin hier herausgefordert von einigen Leuten, zu unserem Minderheitsantrag etwas zu sagen. Alle hier drinnen wollen den Flughafen, alle sprechen von qualitativem Wachstum. Ich frage Sie aber: Was ist qualitatives Wachstum? Es hat mir noch nie einer sagen können, was das bedeuten soll.

Susanne Rihs und allen andern, die dem Flughafen in diesem Sinne das Wort geredet haben, möchte ich sagen, dass man alle Optionen offen lassen muss in der Raumplanung. Das ergibt auch Chancen für sämtliche Flughafenanwohner, die heute eine Belastung zu ertragen haben; zu denen gehöre auch ich.

Martin Mossdorf muss ich schon sagen: Was Sie heute hier im Plenum gesagt haben, das sind Horrorszenarien. Ein Spital Bülach wird nie-

mals, auch wenn wir unseren Minderheitsantrag durchbringen, irgendwie aufgehoben werden müssen. Und die Leute werden dort auch nicht noch mehr leiden unter dem Fluglärm.

Ruedi Lais muss ich auch sagen, dass Wallisellen noch nie eine Oase war bezüglich des Fluglärms und wird es auch nicht sein, ob mit oder ohne Ausbau der Piste. Wir sind uns gewöhnt, mit dem Fluglärm zu leben, mit dem Flughafen zu leben. Aber wir wollen die Optionen offen lassen. Wir wollen sämtliche Möglichkeiten, die man prüfen muss in der Raumplanung, mit oder ohne Ausbau der Pisten auf dem Tisch haben. Und dafür stehe ich mit Hartmuth Attenhofer ein: den Spielraum in der Raumplanung offen zu lassen und alle diese Varianten zu prüfen. Veränderungen an Pisten, ob nun Ausbau oder Rückbau oder zusätzliche Rollwege, bieten Möglichkeiten für Entlastungen in Flughafennähe und haben nichts mit Rechtssicherheit in der Planung zu tun.

Soweit meine Stellungnahme zu den Angriffen aus dem Rat. Ich danke Ihnen.

René Isler (SVP, Winterthur): Ich kann es relativ kurz machen. Auch ich befürworte, dass sämtliche Optionen offen gehalten werden müssen.

Noch eines, als Beispiel: «Flugbewegungen gleich viel Lärm», das ist ein Riesenunsinn. Ich mache ein kurzes Beispiel. Stellen Sie sich vor, am nächsten Samstag findet auf dem Albisgüetli ein Veteranenschieszen mit 50 alten Panzerhaubitzen statt. Es werden nur 50 Schüsse abgefeuert. Eine Woche später findet am selben Ort ein Kleinkaliberschieszen statt, da werden 10'000 Schüsse abgefeuert. Und wieder eine Woche später, ebenfalls im Albisgüetli, findet die Weltmeisterschaft im Pfeilbogenschieszen statt. Dort verschießt man 100'000 Pfeile innerhalb von 24 Stunden. Raten Sie mal, über welches Schieszen da am meisten geredet wird. Sicher nicht darüber, wo am meisten geschossen wurde, sondern über das Schieszen, das denn auch effektiv den meisten Lärm verursacht hat. Und so ist es doch eigentlich auch mit den Flugbewegungen, wenn wir ehrlich sind. Sie sagen einfach, jeder Flug verursacht Lärm. Das mag irgendwo stimmen. Aber es ist nicht jeder Flieger gleich laut. Und die Bestrebungen gehen dahin, auch wenn Sie die neusten Daten der Airbus oder auch von Boeing hören: Die Triebwerke werden immer weniger laut. Drum sage ich auch, dass der Lärmindex auch für mich sehr, sehr wichtig ist, und darüber hinaus

eben auch, dass sämtliche Optionen so festgeschrieben sind. Es ist doch Wahnsinn, wenn wir sagen, wir müssten die Flugbewegungen beschränken. Wenn Sie sich auch an der Basis umhören, vorne an der Front – ich komme ja aus Winterthur Ost und da haben wir ab und zu einmal Flieger, die ziemlich tief kommen –, gehen Sie doch auch einmal wieder auf den Flughafen! Das habe ich kürzlich wieder gemacht mit meinen Kindern. Der Unterschied zwischen einem Airbus 340 und einem alten Schrott, einem so genannten MD 87, wie sie zum Teil vor allem noch aus Fernost oder aus dem Mittleren Osten zu uns in die Schweiz kommen, ist ja frappant. Dort müsste man doch den Hebel ansetzen! Auch dort! Wir reden doch eigentlich nur über den Lärm. Der stört uns – und nicht die Bewegungen. Dort müsste man irgendwo eine Grenze setzen und sagen «Dieser Lärm darf nicht mehr überschritten werden, sonst landet halt so ein alter Schrott nicht mehr».

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Wenn wir Senkrechtstarter haben, dann können wir auch den Lärm vernachlässigen. Aber wir haben ja auch noch eine Umwelt und die wird auch noch belastet. Aber es geht hier darum, Bruno Grossmann, dass wir eigentlich nicht wollen, dass alle Optionen immer offen bleiben. Die Bevölkerung hat irgendwann Anrecht darauf, zu wissen, was jetzt eigentlich Sache ist. Und ein Punkt in der ganzen Diskussion ist eben die Pistenfrage. Und wenn Sie die Pistenfrage diskutieren, dann wollen diejenigen im Osten – da gehöre ich auch dazu –, aber auch die im Westen irgendwann einmal wissen, was eigentlich Sache ist. Die ganzen Behörden sind blockiert und können nicht weiterkommen. Die haben alle genug davon, dass immer noch Optionen offen gelassen werden. Wenn Sie das Anflugregime ändern, dann ist auch die Planungsfrage wieder anders. Davon haben wir genug in der Region und sagen: Das bestehende Pistensystem muss reichen, wir wollen nicht, dass wir weitere Optionen prüfen. Wir wollen hier endlich einmal einen Punkt abhaken. Wir tun das aus Überzeugung und können daher der Kommissionmehrheit hier auch zustimmen.

Willy Germann (CVP, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: René Isler, es ist so, dass Panzerhaubitzen-Flugzeuge schon längst nicht mehr fliegen. Und würden sie fliegen, dann müssten wir Lärmgebühren erhöhen; ein Vorstoss ist hängig.

Bruno Grossmann, ich bin gerne bereit, einmal über qualitatives Wachstum zu sprechen. Im Bereich der Mobilität finge das dort an, wo wir unterscheiden würden zwischen Zwangsmobilität und Luxus- und Freizeitmobilität. Das wird beim Flugverkehr nicht gemacht.

Nun zu Hartmuth Attenhofer, ich möchte vor allem dir erwidern. Wer Ängste und Sorgen der Bürger ernst nimmt, ist kein Irrläufer. Und wenn wir die Sorgen und Ängste der Bevölkerung ernst nehmen und die abweichende Stellungnahme unterstützen, dann ist der Begriff «Irrläufer» für uns deplatziert. Nun, du hast dargelegt, mit der abweichenden Stellungnahme würden wir eigentlich eine Kompetenzdelegation an den Bund vornehmen. Das stimmt nicht! Die Kompetenzen sind bereits heute klar: Das letzte Wort bei den Betriebsvarianten hat der Bund. Der Bund kann sogar den Kanton zwingen – das will die Regierung nicht –, dass man die Variante «Parallelpiste» weiter verfolgt. Das kann er, die Kompetenzen sind klar. Selbstverständlich finden Koordinationsgespräche statt, wo der Richtplan und der SIL in Übereinstimmung gebracht werden. Aber es ist eine Illusion, das wurde bereits angetönt, dass man über den Richtplan irgendwelche Betriebsvarianten präjudizieren könne. Das ist mit ein Grund, warum man übrigens den Richtplan, die Kompetenz für den Richtplan an den Regierungsrat übertragen sollte. Es wäre natürlich völlig falsch, wenn jetzt der Kanton dem Bund, der das letzte Wort hat, voreilig den Weg ebnen würde. Und du hast erwähnt, wir würden ein falsches Signal an Deutschland abgeben. Es sind zwei Signale. Wir wollen in der Schweiz Sankt Florian, das wäre das eine Signal, Sankt Florian zu Lasten des Ostens und des Westens. An diesem Signal hätte Deutschland Freude. Aber das zweite Signal würde heissen, wir wollen ein Pistensystem verändern, um zusätzliche Kapazitäten zu schaffen. Und an diesem Signal hätte Deutschland keine Freude. Du hast erwähnt, es ginge um ein Layout. Layout, das tönt schön, das tönt nach kreativer Gestaltung. Aber die Änderung des Pistensystems wäre in den meisten Fällen mit einer Kapazitätserhöhung verbunden. Ich erinnere daran, der Bund hat eine nachfrageorientierte Strategie beim Flugverkehr. Also ist ganz klar: Der Bund hätte Freude, wenn wir das Pistensystem verändern würden in Richtung Kapazitätserhöhung. Bereits schon die Änderung des Rollwegssystems könnte eine Kapazitätserhöhung mit sich bringen. Ich frage mich in diesem Zusammenhang übrigens, wo die Kompetenz liegt für die Änderung des Rollwegssystems. Also ich bin überzeugt, das ist auch eine Kapazitätserhöhung.

Ich bitte Sie, da ein bisschen vorsichtiger zu operieren und nicht einfach den Weg freizuschaukeln, um Kapazitäten zu erhöhen.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich), spricht zum zweiten Mal: Man wirft mir vor, ich würde die Sorgen und Ängste der Bevölkerung nicht wahrnehmen. Ich muss Ihnen sagen, das wahre Gegenteil ist der Fall! Wenn Sie am Pisten-Layout des Flughafens nichts verändern wollen, dann zementieren Sie die heutige Lage. Und die heutige Lage ist verbunden mit Ostanflügen und Südanflügen. Allein beim Südanflug sind 200'000 Menschen neu betroffen vom Fluglärm. Und diese Ängste und Sorgen dieser 200'000 Leute nehme ich wahr. Und ich nehme auch die Ängste und Sorgen jener 50'000 Menschen wahr, die ihr täglich Brot mit dem Flughafen verdienen. Diese Ängste nehme ich wahr, und es ist unsere gottverdammte Pflicht, hier in diesem Rat diese Ängste unseres Elektorates wahrzunehmen!

Man hat mir gedroht, es würde dann bald einmal auch in Seebach Fluglärm geben. Da muss ich Ihnen Folgendes sagen: Es gab einmal ein Postulat ([174/1993](#)) von Ruedi Jeker (*Alt-Regierungsrat*). Ruedi Jeker, der vormalige Kantonsrat, hatte mit diesem Postulat verlangt, man solle den Fluglärm verteilen. Es gab eine Kommission, die «Kommission Jeker», und die hat sich das Ganze auch angesehen, unter anderem mit dem «Right Turn», also direkt über Seebach, direkt über mein Haus. Wir haben das ganz genau angeschaut und herausgefunden dabei ist, dass die Anzahl der neu belasteten Menschen grösser würde, knapp grösser würde. Es würde also praktisch keine Veränderung geben, wenn man diesen «Right Turn» machen würde. Wenn aber damals herausgekommen wäre, dass mit dem «Right Turn» die Gesamtzahl der belasteten Menschen geringer würde, dann wäre ich für diesen «Right Turn» gewesen. Dafür wäre ich hin gestanden. Es ist unsere Pflicht hier im Kantonsrat, die gesamte Anzahl der belasteten Menschen möglichst gering zu halten.

Und dann noch zu Hans Meier. Hans Meier hat hier erzählt, es sei im Sinne der Gerechtigkeit den Fluglärm über den ganzen Kanton zu verteilen. Was daran, Hans Meier, liberal ist, das müssen Sie mir mal erklären. Und was daran ökologisch ist, müssen Sie mir auch erklären. Wenn Sie den Fluglärm über den ganzen Kanton verteilen wollen, dann ist das nichts anderes als Verelendungstaktik. Und die führt dazu, dass Sie im Grunde genommen gar keine ökologische Haltung haben, sondern einfach den Flughafen abwürgen wollen.

Martin Mossdorf hat gesagt «Ja, es ist ja gar nicht so schlimm, das Volk kann ja über jede Pistenänderung abstimmen». Aber, Martin Mossdorf, so lange Sie sich dafür einsetzen, dass der Kanton gar nichts mehr planen kann, gibt es für das Volk auch nichts mehr abzustimmen!

Ruedi Lais (SP, Wallisellen) spricht zum zweiten Mal: Wir wurden alle gefragt von einem verzweifelten Ratskollegen, man möge ihm doch bitte einmal den Begriff «qualitatives Wachstum» erklären. Ich tue das gerne an einem ganz einleuchtenden Beispiel:

Im Jahr 2001, kurz nach dem Rekordjahr unseres Flughafens, war der Flughafen in der Qualitätsrangliste in Europa auf dem zweitletzten Platz in Bezug auf die Verspätungen. Heute ist der Zürcher Flughafen einer der qualitativ am besten eingestuften Flughäfen und ich gehe davon aus, ganz unbescheiden, dass mit der bevorstehenden Fertigstellung der Glattalbahn hier ein weiterer Qualitätsschritt gemacht wird. Das, mein lieber Kollege Bruno Grossmann, das ist eben qualitatives Wachstum. Im Gegensatz dazu hatten wir zugegeben ein quantitatives Minuswachstum. Und jetzt könnte man einfach die These aufstellen: Weil nicht mehr so viele Leute in Kloten in den Schlangen stehen, ist der Flughafen auch ein bisschen besser bewertet worden. Ich gehe sogar davon aus, dass es einfacher ist, einen Flughafen für 17 oder 16 Millionen Passagiere zu organisieren als für 30 Millionen Passagiere.

Es ist hier drinnen gesagt worden, Raumplanung bestehe darin, alle Optionen offen zu lassen. Genau das Gegenteil ist richtig: Raumplanung besteht darin, die Optionen einzuschränken auf ein paar Optionen und gewisse Optionen nicht mehr zuzulassen. Sonst muss man die Raumplanung einstellen. Dann sind nämlich sämtliche Optionen für alle, die es bezahlen können, offen.

Es ist hier drin auch gesagt worden, mit einer Zementierung des heutigen Pistensystems zementiere man auch die heutige Problemlage. Hier weise ich darauf hin, dass das Pistensystem seit vielen, vielen Jahren «zementiert» ist. Vor 15 oder 20 Jahren war das Pistensystem sehr, sehr ähnlich dem heutigen und das Problem war doch sicher wesentlich geringer als heute. Daraus ergibt sich doch die logische Folgerung: Die Probleme haben nichts mit dem heutigen Pistensystem zu tun, sondern mit den bestbekannten Problemen mit unseren deutschen Nachbarn und mit dem nachfolgenden Scheitern des Staatsvertrages. Das sind doch ein paar sehr wichtige Richtigstellungen. Das heutige

Pistensystem ist die Basis für eine Raumplanung, die die Optionen einschränkt auf das, was mit dem heutigen Pistensystem möglich ist. Das schafft Verlässlichkeit für die Gemeinden. Das schafft eine Basis, um mit den Gemeinden zu verhandeln und der Bevölkerung wieder Vertrauen in die Politik zu geben.

Ich bitte Sie noch einmal, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Hans Meier (GLP, Glattfelden) spricht zum zweiten Mal: Lieber Hartmuth Attenhofer, seit dank den Deutschen, habe ich gesagt, eine gewisse Flugverteilung da ist – ob sie gerecht ist, bleibe dahingestellt –, seit diese Verteilung da ist, haben plötzlich die Menschen im ganzen Kanton Zürich ein gewisses Verständnis für unsere luft- und lärmgeplagte Flughafenregion Zürcher Unterland. Das möchte ich Ihnen doch noch zu bemerken geben. Danke.

Regierungspräsidentin Rita Fuhrer: Es ist ziemlich viel gesagt worden zum Flughafenbetrieb am Flughafen Kloten heute Morgen, wie es zu erwarten war. Nicht allen würde ich für ihr Votum danken, so, wie das offenbar hier üblich geworden ist. Ich mache aber auch gar nicht den Versuch, auf alle Behauptungen, die meiner Meinung nach falsch sind oder die auch nachweislich falsch sind, Antworten zu geben oder diese zu berichtigen. Ich halte mich ganz einfach, was ich in Aussicht dessen, was heute gesagt werden würde, vorbereitet habe.

Ziel des dringlichen Postulates ist die Beeinflussung des laufenden SIL-Prozesses in dem Sinne, dass nur Betriebsvarianten ohne Pistenveränderungen geprüft werden sollen. Man möchte ein klares Signal aus Zürich aussenden, man möchte Planungssicherheit. Innerhalb und ausserhalb dieses Saals wünschen sich wahrscheinlich so ziemlich alle Planungssicherheit und auch politische Entspannung in Sachen Flughafen Zürich; ich zähle da den Regierungsrat dazu und ich zähle auch mich selbst dazu. Was aber mit dem Postulat und auch mit der Stellungnahme der KPB gefordert wird, ist letztlich das Gegenteil von Planungssicherheit und das Gegenteil von Flughafenplanung überhaupt und auch das Gegenteil von Raumplanung im Grundsatz. Es ist fraglich, ob damit wirklich Planungssicherheit geschaffen werden könnte, so, wie Sie es sich vorstellen. Der Wunsch besteht darin, das Bestehende festzuschreiben und, wenn möglich, wieder zum früheren Zustand zurückzukehren. Aber weder der Regierungsrat, als Kollegi-

um, noch ich, als für das Flughafendossier zuständige Regierungsrätin, können sich die Sache so einfach machen.

Der Begriff «Planung» wird in Meyers Lexikon definiert als «zielgerichteter, vernunftgeleiteter und systematischer Vorgang der Informationsgewinnung und -verarbeitung. Der Regierungsrat ist der Auffassung, dass die Methodik, die im SIL-Prozess zur Anwendung kommt, den Anforderungen an eine langfristig ausgerichtete, zielgerichtete und systematisch durchgeführte Planung sehr gut gerecht wird. Wir haben dank der sorgfältigen Grundlagenarbeit des SIL-Prozesses einen sehr guten Überblick über die Entwicklungsoptionen des Flughafens auf dem bestehenden Pistensystem mit Verlängerungen der bestehenden Pisten, der bestehenden Pistenachsen und mit einem grösseren Ausbauschritt zu einem Parallelpistensystem.

Der Luftverkehr ist weltweit eine Wachstumsbranche. Man muss nur jetzt, in den Herbstferien, am Flughafen einmal vorbeigegangen sein, dann hätte man es selber feststellen können. Und wir können und wir wollen uns diesen Einflüssen grundsätzlich ja auch nicht entziehen. Anstatt uns lange darüber zu streiten, in welchem Jahr nun genau die Kapazitätsgrenze des Flughafens erreicht sein wird, sollte nun die Einsicht reifen, dass diese Grenze früher oder später halt einfach erreicht wird. Es ist unsere politische Verantwortung, vorzusorgen, und zwar nicht nur nach verkehrlichen Gesichtspunkten, sondern auch vorzusorgen nach raum- und nach umweltpolitischen Gesichtspunkten.

Ich will keineswegs für oder gegen einen konkreten Pistenausbau plädieren. Für einen solchen Schritt ist es deutlich zu früh. Der SIL hat das erklärte Ziel, einerseits die Rahmenbedingungen für das definitive Betriebsreglement festzulegen und andererseits Vorsorge für die langfristige Entwicklung zu treffen. Das definitive Betriebsreglement wird nach der Haltung des Regierungsrates, der Nachbarkantone und des Bundes auf das bestehende Pistensystem abstellen, schon deshalb, weil eine Alternative bis auf Weiteres nicht zur Verfügung steht. Und es wird auf der Variante E basieren, welche einer Fortschreibung des vorläufigen Betriebsreglements entspricht. Die Variante E wird gegenwärtig optimiert. So weit dürfte also noch weitgehend Übereinstimmung mit den Postulanten und der KPB bestehen.

Die Auffassungen gehen auseinander, wenn es um die Frage geht, ob auch für längerfristige Optionen raumplanerische Vorsorge zu treffen ist. Diesbezüglich ist die Haltung des Regierungsrates klar: Er verlangt, dass sich die Lösungssuche zwar am bestehenden Pistensystem

orientieren muss, dass aber auch für einen möglichen langfristigen Entwicklungspfad Vorsorge zu treffen ist. Und hier zeigen die Grundlagen zum SIL, dass mit einem solchen Ausbausritt die Möglichkeit bestehen kann, die Leistungsfähigkeit des Flughafens zu erhöhen und gleichzeitig die Anzahl der Lärmbetroffenen zu verringern.

Die Frage, die sich im SIL-Prozess als Raumplanungsprozess stellt, ist nicht die, ob ein solcher Ausbausritt kurzfristig beschlossen werden soll. Ich erinnere Sie daran, dass eine solche Massnahme gemäss Paragraph 19 des Flughafengesetzes in erster Instanz durch Ihr Parlament und in zweiter Instanz durch das Volk zu entscheiden wäre. Vielmehr geht es in der aktuellen Phase der Sach- und Raumplanung um die Frage, ob die Option von Ausbauten raumplanerisch gesichert, also vorgesehen und gesichert werden soll mit dem Ziel, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass zu einem späteren Zeitpunkt ein solcher Entscheid überhaupt noch getroffen werden kann. Mit Einschränkung des Variantenfächers auf die Betriebsvariante J im Sinne einer grundsätzlichen Stossrichtung kann sich der Regierungsrat damit einverstanden erklären, dass im weiteren SIL-Prozess auch Pistenverlängerungen als raumplanerische Option weiterverfolgt werden. Diese Zusage steht jedoch unter dem erwähnten Vorbehalt, dass eine allfällige künftige Einlösung dieser Option die Zusage des Kantonsrates und des Volkes im Sinne von Paragraph 19 des Flughafengesetzes benötigt. Ausserdem besteht ebenso der Vorbehalt, dass mit Deutschland eine langfristig tragfähige, auch für die Zürcher Bevölkerung befriedigende Regelung sowohl auf dem bestehenden Pistensystem als auch einer allfälligen Weiterentwicklung verbindlich vereinbart wird; also beides: auf dem bestehenden Pistensystem wie auch auf einer allfälligen Erweiterung. Und das ist meiner Meinung nach wichtig!

Die vorsorgliche Raumsicherung für ein Parallelpistensystem lehnt der Regierungsrat hingegen mit Blick auf die Unvereinbarkeit eines solchen Bauwerks mit dem Moorschutz und die noch offenen raumplanerischen Massnahmen in den unmittelbar betroffenen Flughafengemeinden ab. Es ist davon auszugehen, dass die räumliche Vorsorge erhebliche Eingriffe in die Siedlungsentwicklung der betroffenen Gemeinden erfordern würde, und es ist nicht absehbar, ob die Parallelpiste dereinst überhaupt gebaut werden kann. Der Bund hat aber den Regierungsrat gebeten, die Abklärungen des Bundes zu den Auswirkungen der raumplanerischen Sicherung der Betriebsvariante mit Parallelpistensystem durch die kantonalen Fachstellen begleiten zu lassen.

Aus kantonaler Sicht besteht ein Interesse, sicherzustellen, dass diese Abklärungen fachlich korrekt vorgenommen werden. Der Regierungsrat stimmt deshalb einer fachlichen Begleitung der Arbeiten zu, ohne dass dies auch nur ansatzweise als Änderung an seiner politischen Haltung bezüglich der Parallelpiste missverstanden werden darf. Durch die Begleitung ist sichergestellt, dass der Kanton Zürich über die Bereitstellung der entsprechenden Entscheidungsgrundlagen informiert ist und zum Schluss damit auch in der Lage ist, die Ergebnisse fundiert zu beurteilen.

Ich habe versucht, Ihnen die wichtige Aufgabe der Sach- und Richtplanung für die Flughäfen zu erläutern. Ähnliche Überlegungen lassen sich auch bei andern Verkehrsträgern anstellen. Wir lösen die Probleme rund um den Flughafen nicht, wenn wir den heutigen Zustand festschreiben und wichtige Themen der Zukunft tabuisieren. So lassen sich die Bürgerinnen und Bürger auch nicht bevormunden. Der Schlüssel liegt vielmehr darin, sämtliche Lösungsansätze zu untersuchen, systematisch zu bewerten und Erfolg versprechende Optionen zu sichern. Diesem Ansatz ist der SIL-Prozess verpflichtet und der Regierungsrat stimmt dem zu. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 99 : 62 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), den Minderheitsantrag von Bruno Grossmann abzulehnen. Das dringliche Postulat [257/2005](#) wird mit abweichender Stellungnahme abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes*Verabschiedung von Hans-Peter Bieri, Redaktor des Tages-Anzeigers*

Ratspräsidentin Ursula Moor: Ich möchte Sie um Ihre Aufmerksamkeit bitten. Heute müssen wir zwei besonders versierte Ohren- und Augen aus der kantonsrätlichen Arena ziehen lassen. Hans-Peter Bieri, langjähriger Berichterstatter für den Tages-Anzeiger, hat seinen Bleistift heute letztmals für eine Sitzung unseres Parlaments gespitzt.

Hans-Peter Bieri war dem Kantonsrat und der kantonalen Politik insgesamt während beinahe 16 Jahren ein aufmerksamer und kritischer Begleiter. Dabei hätten es sich unsere Amtsvorgängerinnen und Amtsvorgänger bereits zu Beginn mit ihm verscherzen können. Immerhin servierten sie Hans-Peter Bieri zum Einstand als Ratsberichterstatter sogleich schwer verdauliche Kost: eine Budgetberatung, angereichert durch die damals noch nicht wegzudenkenden mehreren 100 Einzelpositionen. Es war wohl gerade diese unbarmherzige Konfrontation mit den harten finanzpolitischen Realitäten, welche die Initialzündung zu Hans-Peter Bieris thematischer Spezialisierung abgeben sollte. Beeindruckend rasch hat er sich als profilierter Kenner der kantonalen Haushaltspolitik etabliert. Seine diesbezüglichen Sachkenntnisse sind längst allseits anerkannt. Seine Kommentare waren zuweilen gar gefürchtet. Entsprechend kursiert hartnäckig die Theorie, dass die Regierung vor allem bei finanzpolitischen Vorlagen streng darauf bedacht gewesen sei, sie «Bieri-verträglich» auszugestalten. Auch im Bereich Ordnungs- und Strukturpolitik verblüffte der gebürtige Luzerner stets durch profunde Dossierkenntnis.

Daneben zeichnete sich Hans-Peter Bieris journalistisches Schaffen durch einen ausgeprägten Spürsinn, ein beeindruckendes analytisches Talent sowie einen mitreissenden Schreibstil aus. Und selbstverständlich dürfen wir sein viel bestauntes Archiv nicht unerwähnt lassen. Die Raum füllenden, aber klar strukturierten Aktenberge spielen jedes elektronische Ablagesystem schlicht an die Wand.

Hans-Peter Bieri hat mit seinen Kommentaren nicht alle Politmenschen gleichermassen erfreut. Das durfte und konnte auch nicht seine Mission sein. Dennoch verabschieden wir Hans-Peter Bieri heute nur ungerne. Aber wenn wir es schon tun müssen, dann mit einem würdigen Präsent: mit einer Silbermedaille des Kantonsrates, der zweithöchsten Auszeichnung unseres Parlaments, versehen mit einer individuellen Widmung.

Wir freuen uns mit Hans-Peter Bieri, dass er den geruhsamen Lebensabschnitt bei bester Gesundheit und mit dem bekannten Elan in Angriff nehmen darf. Unsere besten Wünsche begleiten ihn dabei. (*Kräftiger Applaus. Die Ratspräsidentin überreicht Hans-Peter Bieri die silberne Medaille und einen Karton mit Kantonsratswein.*)

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Auswirkungen für den Flughafenstandort Zürich betreffend Einheitlicher Europäischer Luftraum (SES)**
Anfrage *Lorenz Habicher (SVP, Zürich)*
- **Mehrbelastung der Liegenschaftseigentümer durch eine starke Erhöhung des Gebäudeversicherungsindex**
Anfrage *Martin Geilinger (Grüne, Winterthur)*

1192

Schluss der Sitzung: 11.45 Uhr

Zürich, den 22. Oktober 2007

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 29. Oktober 2007.