


159. Sitzung, Montag, 24. März 2014, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Bruno Walliser (SVP, Volketswil)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen *Seite 11032*
- Ratsprotokolle zur Einsichtnahme *Seite 11033*
- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 11033*

2. Wahl eines Mitglieds der Geschäftsleitung

 für den aus dem Kantonsrat zurücktretenden Raphael
 Golta, Zürich

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

 KR-Nr. 71/2014 *Seite 11034*
3. Wahl eines Mitglieds der Geschäftsprüfungskommission

 für die aus dem Kantonsrat zurückgetretene Rahel
 Walti, Horgen

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

 KR-Nr. 72/2014 *Seite 11034*
**4. Wahl eines Mitglieds der Aufsichtskommission für
 Bildung und Gesundheit**

 für die aus dem Kantonsrat zurückgetretene Alma
 Redzic, Zürich

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

 KR-Nr. 73/2014 *Seite 11035*

5. Teilrevision des kantonalen Richtplans

(Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich»)

Antrag des Regierungsrates vom 30. März 2011 und
geänderter Antrag der Kommission für Planung und

Bau vom 26. November 2013 **4788a** Seite 11036

Verschiedenes

- Nachruf Seite 11070
- Begrüssung einer Delegation aus Bhutan Seite 11093
- Rücktrittserklärungen
 - *Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Roger Bartholdi, Zürich* Seite 11111
 - *Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Julia Gerber Rüegg, Wädenswil* Seite 11112
 - *Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Verena Albrecht, Dietlikon* Seite 11112
 - *Rücktritt aus dem Kantonsrat von Raphael Golta, Zürich* Seite 11112
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 11115

Geschäftsordnung

Ratspräsident Bruno Walliser: Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Bruno Walliser: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf zwei Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 367/2013, Probleme im Zusammenhang mit der Personenfreizügigkeit
Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf)
- KR-Nr. 14/2014, Familiennachzug in den Sozialstaat
Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf)

Ratsprotokolle zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist heute ab 14.00 Uhr einsehbar:

- Protokoll der 147. Sitzung vom 24. Februar 2014, 14.30 Uhr
- Protokoll der 149. Sitzung vom 10. März 2014, 8.15 Uhr
- Protokoll der 150. Sitzung vom 10. März 2014, 14.30 Uhr
- Protokoll der 151. Sitzung vom 11. März 2014, 14.30 Uhr
- Protokoll der 152. Sitzung vom 11. März 2014, 19.00 Uhr
- Protokoll der 153. Sitzung vom 13. März 2014, 8.15 Uhr

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

- **Steuergesetz**
Vorlage 5072

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

- **Kompensation der Zürcher Bevölkerung für die seit 1996 systematisch überhöhten Krankenkassenprämien**
Beschluss des Kantonsrates zum dringlichen Postulat KR-Nr. 25/2013, Vorlage 5073
- **Gesundheitsgesetz**
Vorlage 5075

Zuweisung an die Geschäftsprüfungskommission:

- **Verselbstständigung der Psychiatrie**
Beschluss des Kantonsrates über die Fristerstreckung für die Berichterstreckung und Antragstellung zur Motion KR-Nr. 201/2010, Vorlage 5074

11034

2. Wahl eines Mitglieds der Geschäftsleitung

für den aus dem Kantonsrat zurücktretenden Raphael Golta, Zürich

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 71/2014

Esther Guyer (Grüne, Zürich), Präsidentin der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

Markus Späth, SP, Feuerthalen.

Ratspräsident Bruno Walliser: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraph 43 litera a des Geschäftsreglements, Markus Späth als Mitglied der Geschäftsleitung gewählt. Ich gratuliere dir zur Wahl und wünsche dir Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Wahl eines Mitglieds der Geschäftsprüfungskommission

für die aus dem Kantonsrat zurückgetretene Rahel Walti, Horgen

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 72/2014

Esther Guyer (Grüne, Zürich), Präsidentin der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

Daniel Hodel, GLP, Zürich.

Ratspräsident Bruno Walliser: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraf 43 litera a des Geschäftsreglements, Daniel Hodel als Mitglied der Geschäftsprüfungskommission gewählt. Ich gratuliere zur Wahl und wünsche Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Wahl eines Mitglieds der Aufsichtskommission für Bildung und Gesundheit

für die aus dem Kantonsrat zurückgetretene Alma Redzic, Zürich

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 73/2014

Esther Guyer (Grüne, Zürich), Präsidentin der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

Daniel Heierli, Grüne, Zürich.

Ratspräsident Bruno Walliser: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraf 43 litera a des Geschäftsreglements, Daniel Heierli als Mitglied der Aufsichtskommission für Bildung und Gesundheit gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl und wünsche Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Teilrevision des kantonalen Richtplans

(Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich»)

Antrag des Regierungsrates vom 30. März 2011 und geänderter Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 26. November 2013
4788a

(Die Anträge zum Richtplantext und die zur Diskussion stehenden Karteneinträge werden auf vier Grossleinwände im Ratssaal projiziert.)

Ratspräsident Bruno Walliser: Zuerst einige Vorbemerkungen: Im Ratssaal begrüsse ich selbstverständlich den Volkswirtschaftsdirektor, Regierungsrat Ernst Stocker, weiter aus der Volkswirtschaftsdirektion Salomé Obrist, Leiterin Planung und Luftverkehr, sowie aus der Baudirektion Sacha Peter, Leiter Abteilung Raumplanung.

Vorbemerkungen zur Organisation: Antragsformulare zum Richtplantext und zur Richtplan-Karte liegen auf dem Kommissionstisch. Sie finden die Vorlagen in den PC im Rathaussekretariat. Um Anträge korrekt vorzubereiten, wenden Sie sich bitte ausserhalb des Rathauses an Mark Dennler, Volkswirtschaftsdirektion, Leitung Flughafen/Luftverkehr, oder an Linda Knab, Baudirektion, Abteilung Raumplanung.

Der Kanton Zürich ist, gestützt auf Artikel 2 und Artikel 6 fortfolgende Raumplanungsgesetz sowie auf die Bundesratsbeschlüsse vom 15. Mai 1996 und 20. April 2002 betreffend den Richtplan des Kantons Zürich, bundesrechtlich verpflichtet, Richtpläne zu erlassen und periodisch anzupassen. Eintreten auf die Vorlage ist darum obligatorisch, ein Rückweisungsantrag an den Regierungsrat oder an die Kommission ist nicht gestellt. Der Antrag auf Ablehnung der Vorlage wird aufgrund des Obligatoriums zum Eintreten am Schluss der Beratung behandelt.

Wir führen zunächst eine Grundsatzdebatte. Ich erteile das Wort in dieser Reihenfolge: Zuerst an den Kommissionspräsidenten, dann an die Fraktionssprechenden für je zehn Minuten, dann den übrigen Ratsmitgliedern und am Schluss unserem Regierungsrat Ernst Stocker. Die Detailberatung der Vorlage 4788a wird nach dem Inhaltsverzeichnis des Richtplan-Textes geführt.

Zu den einzelnen Minderheitsanträgen gebe ich jeweils das Wort in dieser Reihenfolge: Zuerst an den Kommissionspräsidenten, dann an die Erstunterzeichnerin oder den Erstunterzeichner des Antrags für zehn Minuten, dann an die übrigen Mitglieder des Kantonsrates für je fünf Minuten und am Schluss, wie gewohnt, an den Vertreter der Regierung, Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker.

Die Nennung der Anpassungen des Berichtes zu den berücksichtigten Einwendungen aufgrund der Detailberatung der Vorlage 4788a wird am Schluss vor der Schlussabstimmung über die Vorlage behandelt. Sind Sie mit diesem Vorgehen einverstanden? Das ist der Fall.

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Am 3. Juli 2013 hat der Regierungsrat mit dem Regierungsratsbeschluss 790/2013 dem Kantonsrat nahegelegt, die Arbeit am Richtplan «Flughafen» abzuschliessen und die Abgrenzungslinie (AGL) festzulegen, obwohl der Bundesrat entschieden hat, seinerseits die Festlegung der AGL im SIL (*Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt*) herauszuschieben. Es wurde klar, dass sich die betrieblichen Festlegungen in der vorliegenden ersten Etappe des SIL-Objektblatts einzig auf die Betriebsvariante «EDVO» und das vorläufige Betriebsreglement stützen. Das hat Folgen einerseits für das im SIL festgelegte Gebiet mit Lärmauswirkungen und andererseits für die AGL. Der Regierungsrat empfiehlt, die im kantonalen Richtplan vorgesehene Abgrenzungslinie in diesem Sinne anzupassen und sich spätere Anpassungen aufgrund der Entwicklungen im SIL-Objektblatt vorzubehalten.

Die Kommissionsmehrheit folgt in ihrem Antrag an den Kantonsrat dieser Empfehlung. Sie möchte so die Rechts- und Planungssicherheit auf kantonaler Ebene soweit wie möglich sicherstellen. Die Abgrenzungslinie ist ein wichtiges, neues Element für die künftige, massvolle Entwicklung von Flughafen und Flughafengemeinden und ermöglicht neue Chancen für deren eigene Entwicklung.

Für die Mehrheit der KPB ist die Vorlage austariert, da sie weder ein grenzenloses Wachstum des Flughafens noch der Flughafengemeinden zulässt. Das dient den Interessen des Kantons Zürich. Ein Teil der Mehrheit ist sich bewusst, dass eine künftige Anpassung des Richtplans nötig werden könnte, und unterstützt unter anderem die Min-

derheitsanträge, welche die Relativierungen aufgrund des Regierungsratsbeschlusses 790/2013 zurücknehmen.

Die Minderheit der Kommission sieht durch die Möglichkeit späterer Anpassungen gemäss Vorgaben SIL-Objektblatt die Rechtssicherheit für die Gemeinden nicht gegeben. Sie lehnt die diversen am Text vorgenommenen Relativierungen ebenso ab wie die Verlängerungen der Westpiste 10/28 und der Piste 14/32. Wenn diese zentralen Minderheitsanträge vom Gesamtrat abgelehnt werden, ist die Gesamtvorlage nach Meinung dieser Minderheit abzulehnen. Sie stellt denn auch präventiv einen Antrag auf Ablehnung.

Neben den zentralen und grundsätzlichen Themen der Verbindlichkeit der AGL und allfälliger Pistenverlängerungen hat die Kommission für Planung und Bau in ihrer Mehrheit folgende wichtigeren Festlegungen gemacht:

Die Vorgaben des Zürcher Fluglärmindex, ZFI, sind unbedingt einzuhalten. Der Flugbetrieb ist so zu gestalten, dass ausserhalb der Abgrenzungslinie der «Immissionsgrenzwert, Empfindlichkeitsstufe zwei», kurz «IGW ES II», nicht überschritten wird. Es wird festgehalten, dass der Umstand, dass die Abgrenzungslinie in der Richtplan-karte nicht parzellenscharf dargestellt wird, einen Anordnungsspielraum offen lässt. Dieser stellt sicher, dass bei der Festsetzung von Bauzonen angemessen auf örtliche Besonderheiten Rücksicht genommen werden kann. Die Bedingungen für die Aufzoning für eingezonte und erschlossene Gebiete in Stadt- und urbanen Wohnlandschaften wird konkreter definiert als in der regierungsrätlichen Vorlage.

Neben diesen unbestrittenen Punkten gibt es einige, die von der grössten Mehrheit abgelehnt werden: Die Nachtrandstunde von 22 bis 23 Uhr soll aus der Berechnung des IGW unter der Bedingung herausfallen, dass keine wesentliche Erhöhung der Flugbewegungen – heute circa fünf – in dieser Zeit anfällt. Eine grössere Minderheit lehnt das allerdings ab. Ausserhalb der AGL dürfen keine Siedlungsbeschränkungen aufgrund des Planungswertes entstehen. Das Retentionsfilterbecken «Oberglatt» wird aus der Liste der Objekte gestrichen. Nach Meinung der Kommissionsmehrheit ist ein solches Filterbecken ohne Inanspruchnahme von Fruchtfolgeflächen auf dem bestehenden Flughafenareal zu realisieren.

Bei dieser Vorlage hat die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) Mitbericht erstattet. Die KPB dankt ihrer Schwesterkommission für ihre Mitarbeit. Ein wichtiger Punkt, der auf Anraten der KEVU übernommen worden ist, ist, dass die Vorgaben des ZFI einzuhalten sind. Zu den weiteren Anträgen von Minderheiten kommen wir in der Detailberatung. Danke.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): «Nach dem Richtplan ist vor dem Richtplan», dieses geflügelte Wort von Robert Brunner erhält schon heute seine Gültigkeit, beraten wir doch heute über den verbleibenden weissen Fleck im Richtplan. Es geht darum, den aus den Neunzigerjahren stammenden Flughafen-Richtplan der Aktualität und der möglichen zukünftigen Entwicklung anzupassen und damit mit einem langfristigen Planungshorizont eine Koexistenz von Flughafen und Siedlungsentwicklung in der Region zu ermöglichen. Kaum ein Richtplanthema wird derart kontrovers debattiert, wie wenn es um den Luftverkehr geht, das haben wir schon letzte Woche gesehen. Es ist offensichtlich, dass scheinbar gegenläufige Interessen und regionale Befindlichkeiten fast unüberwindbare Hindernisse für den angestrebten Konsens bilden. Abhilfe kann da nur eine sachliche Gesamtbetrachtung liefern. Dazu gehört – nebst dem Beklagen der negativen Auswirkungen – auch die Anerkennung der Bedeutung des Flughafens für die Schweiz und den Wirtschaftsstandort Zürich. Als grösster schweizerischer Landesflughafen sorgt der Flughafen Zürich für eine ausgezeichnete Anbindung der ganzen Deutschschweiz an die bedeutendsten Metropolen und Märkte der Welt. Dies bildet eine der wichtigsten Voraussetzungen für einen florierenden Wirtschaftsstandort mit internationaler Ausstrahlung. Unzählige Unternehmen nutzen diesen Standortvorteil und tragen zum wirtschaftlichen Erfolg unseres Kantons bei. Der Flughafen generiert eine jährliche Wertschöpfung von rund 6 Milliarden Franken. Über 25'000 Menschen arbeiten in den 280 Unternehmen, die am Flughafen tätig sind. Täglich wird über eine Million Franken am Flughafen investiert. Es ist daher nicht weiter erstaunlich, dass der Flughafen eben nicht nur brummender Motor, sondern auch ein Magnet ist. Das Glatttal und das Zürcher Unterland sind trotz oder wegen des Flughafens eine eigentliche Boomregion. Nirgends in der Schweiz wächst die ständige Wohnbevölkerung stärker als in dieser Region. In diesem dicht besiedelten Gebiet stellt denn auch das Spannungsfeld zwischen effizientem Flugbetrieb und

dem Schutz der Bevölkerung vor dessen negativen Auswirkungen sowohl Flughafenbetreiber als auch die Politik vor grosse Herausforderungen. Der stete Druck der Öffentlichkeit und das Bestreben des Flughafens nach einem akzeptierten Betrieb bewirken aber auch eine fortlaufende Verbesserung der Situation, die nicht unerwähnt bleiben darf. Obwohl die Passagierzahlen stetig zunehmen, ist die Anzahl Flugbewegungen rückläufig. Die Sitzplatzauslastung ab Zürich ist mit 75 Prozent ausserordentlich hoch.

Die stark von Fluglärm betroffene Fläche, die 60-Dezibel-Zone, hat in den vergangenen drei Jahrzehnten um zwei Drittel abgenommen. Erinnern Sie sich noch an die Zeit, als die Swissair-Kurzstreckenflotte aus «MD 80» bestand? Das ist nicht so lange her. Heute reckt man den Hals, wenn ausnahmsweise ein Flieger dieser Generation zu Besuch ist. Generell ist die Bekämpfung des Lärms an der Quelle die effizienteste Methode. Demnächst erfährt die Kurzstreckenflotte erneut einen Generationenwechsel. Die neuen «CSeries»-Jets setzen dabei neue Massstäbe in Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit. Die Bestellung der «Boeing 777» für die Langstrecke der SWISS wird insbesondere Lärmentlastung in den sensiblen Nachtrandstunden bringen. Sieben Stunden Nachtruhe und lärmabhängige Landegebühren tragen ebenfalls zur Entlastung bei.

Der vorliegende Richtplan trägt diesen Entwicklungen Rechnung. Er berücksichtigt die Vorgaben des Bundes aus dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt und der Lärmschutzverordnung. Er umfasst Massnahmen, die als Gesamtpaket zu betrachten sind und den Gemeinden, trotz noch offener Fragen, auf lange Sicht Planungssicherheit geben. Mit Sicherheit wird heute leidenschaftlich über die Option der Pistenverlängerung diskutiert werden. Auch hier ist aber Sachlichkeit gefordert. Die in den letzten Tagen von den verschiedenen Bewegungen und Schutzverbänden zugestellten Spam-Mails tragen nicht wirklich dazu bei. Bei der Suche nach dem gemeinsamen Nenner von Nord, Ost und West blieb dabei die Faktentreue oft auf der Strecke und es wird oft auch verdreht argumentiert. Zuerst ist festzuhalten, dass es lediglich um einen Richtplan-Eintrag geht. Entsprechende Weisungen zu entsprechenden Plangenehmigungsgesuchen hat der Kantonsrat in referendumsfähiger Form zu beschliessen, das Parlament und die Stimmbürger haben das letzte Wort. Die Verlängerungen würden im Falle einer Anpassung des SIL infolge des Staatsvertrags mit Deutschland notwendig, um die Kapazität zu erhalten und nicht, um

sie zu erhöhen. Zudem wären mit dem dadurch resultierenden Ostkonzept insgesamt weniger Personen vom Fluglärm betroffen als heute und es würde ein kreuzungsfreier Flugbetrieb ermöglicht, der für die Sicherheit zwar nicht unabdingbar ist, jedoch die Komplexität deutlich reduziert. Sie können im Übrigen davon ausgehen, dass ein solcher Ausbau nur erfolgt, wenn er wirtschaftlich auch wirklich Sinn macht. Und er würde auch nicht durch die Steuerzahler finanziert, wie das behauptet wird. In diesem Sinn hoffen wir auf eine offene und sachliche Debatte, bei der die Bedürfnisse der Bevölkerung aufgenommen und mit einem effizienten Betrieb des Flughafens in Einklang gebracht werden, sodass, losgelöst von regionalen Grabenkämpfen, im Interesse des ganzen Kantons ein von den Bürgern getragener Flughafen zum Wohle unseres ganzen Kantons seine zentrale Funktion erfüllen kann. Die SVP wird ihren Beitrag dazu leisten und den Anträgen der Kommission mehrheitlich folgen. Ich danke Ihnen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Nach dem Richtplan ist vor dem Richtplan. Oder soll man sagen, nach der Vernehmlassung zur Teilrevision des Kapitels 4.7.1 kommt die Gesamtrevision des Richtplans? Habe ich Sie verwirrt? Das müssen Sie nicht sein. Schon vor der Festlegung des Teilrichtplans «Verkehr» 2007 war und blieb das Kapitel 4.7.1 leer oder hell markiert. Schaut man auf andere Landkarten, werden solche Zonen «No Man's Land» genannt. Zu Kriegszeiten wurden diese Zonen als höchst gefährlich eingestuft und dienten höchstens zum Austausch von Kriegsgefangenen und Verletzten. Ich bin aber deklarierte Pazifistin und schon deshalb ist es höchste Zeit, dass wir hier die Verantwortung für unser No Man's Land übernehmen. Vermutlich benützen einige von Ihnen diese Infrastruktur in Kloten und haben hoffentlich bessere Verbindungen zu diesem Ort von No Man's Land als diejenigen, die ich vorher genannt habe. Wir müssen und sollen hier und heute Verantwortung für diese Zone übernehmen und der Richtplan, geschätzter Christian Lucek, ist verbindlich. Deshalb müssen wir hier die Verantwortung klar und deutlich übernehmen – als Kanton für die Bevölkerung, für den Bund, auch für die aviatischen Flugbetreiber und vielleicht auch für ein paar interessierte Nachbarländer, die deutlich sagen, wie und wo wir unseren Standortkanton im Rahmen der aviatischen Nutzung entwickeln sollen. Die gescheiterten Staatsverträge, den Versuch von Verhandlungen mit Deutschland, die unterschiedlichen kantonalen Abstimmungen will

ich nicht Revue passieren lassen. Informationen über den SIL-Prozess und über die Revision der Luftreinhalte-Verordnung können Sie bestens dem Votum des Präsidenten entnehmen. Ich möchte in sieben Punkten die Haltung der SP-Fraktion klar und deutlich festhalten, es sind die sieben Leitlinien, die unsere Debatte, die wiederum, wie beim Richtplan, von mehreren Personen der Fraktion bestritten wurde, leiten.

Erstens: Es braucht Rahmenbedingungen für die Flughafen Zürich AG. Darin festzuhalten sei eine Wirtschaftlichkeit mit Augenmass. Über ihr sollte zudem auch die operative Transparenz herrschen. Die Zeiten der megalomanen Hunter-Strategien, die zu einem De-Facto-Bankrott der schweizerischen aviatischen Industrie geführt hat, und die Verblendung des Hub-Konzeptes sind nur helvetozentrischer Grössenwahn und gehören dem «Passé» an.

Zweitens: Ja, die Schweiz soll eine Anbindung an die internationalen Destinationen haben. Seit dem klaren Entscheid der Aufteilung Basel-Mülhausen, Genf-Cointrin und Zürich-Kloten war und ist immer noch deutlich, dass der Flughafen Kloten das Gros der Flugbewegungen abnehmen muss. Aber ich zitiere gern den CEO der ehemaligen Unique AG, Herrn Josef Felder, er hat einmal in der Kommission gesagt: «Wir können mit jeder Form der Flugkonstellation und Grösse arbeiten, wir müssen aber wissen, wie diese Konstellation aussehen soll.»

Drittens: Die fluglärmgeplagte Region braucht einerseits den Willen zur Tat, aber hauptsächlich braucht sie Taten zur Tat. Der ZFI – er ist zum Schutz der Bevölkerung konzipiert worden – wurde in den letzten Jahren immer deutlich überschritten. Er darf nicht zu einem blossen Monitoring-Instrument verkommen. Es müssen Taten folgen, und dies nicht nur von den Gemeinden, sondern von uns hier als planerisch verantwortlichem Kantonsrat.

Viertens: Einst hatte man prophezeit, die Flughafengemeinden würden eine Wertverminderung erleben. Man hat Angst gehabt, dass sie sozusagen verslumen würden. Dies ist nicht so. Sie gehören zu den rasanten Wachstumszonen, die wir letzte Woche endgültig im Richtplan abgeschlossen haben. Sie gehören zu den Stadtlandschaften und zu den urbanen Wohnlandschaften. Wenn Sie die Debatten vor zwei Wochen mitgehört haben, wissen Sie genau, dass 80 Prozent des Wachstums gerade in solchen Gebieten stattfinden sollte. Unsere Flughafen-Gemeinden – nicht die Flughafengemeinden –, unsere Flughafen-Gemeinden brauchen und warten auf Klarheit der Planung,

brauchen aber auch einen deutlichen Schutz für ihre Bevölkerung. Das Instrument der Abgrenzungslinie, das später immer «AGL» genannt wird, soll Fakten schaffen. Die AGL wird in Kapitel 4.7.1.2 klar mit den Kriterien des Wachstums definiert. Wie können und sollen Gemeinden, die innerhalb dieser AGL Zonen haben, sich entwickeln oder auch nicht? Baustandards sind festgelegt und dies ist sinnvoll für eine Nutzungsplanung. Zurzeit schlägt der Regierungsrat vor, dass diese hohen Baustandards gemäss den energetischen Sanierungen vorgesehen werden. Es wird von Minergie-Standards gesprochen. Die SP will strenger sein und will über die Entwicklung der verschiedenen energetischen Standards den Richtplan «Flughafen» mitentwickeln lassen und sich nicht nur auf einen festlegen. Dass die Wärmerückgewinnung durch die Wärmenutzung gemacht wird, ist ja selbstverständlich.

Fünftens: Recht und gut ist eine AGL, aber nur im regierungsrätlichen Vorschlag wird ein Vorbehalt eingebracht, der eine Erweiterung oder Änderung dieser Zone ermöglicht. Dieses Hintertürchen will die SP sich nicht offen lassen. Die SP fordert deshalb, dass bei jeglicher Änderung der AGL nur eine Anpassung nach innen, sprich eine Verkleinerung der Fläche, zum Ziel hat. Wir konnten vorher vom aviatisch-technischen Experten Christian Lucek hören, dass eigentlich die Flugzeuge leiser werden und dass hoffentlich auch die ganzen Rollwege kürzer werden. Deshalb ist eine Verkleinerung nach innen durch die Entwicklung der Zeit ja nichts als normal.

Sechstens: Mit dem Antrag 7 wird im Richtplan eine Pistenverlängerung klammheimlich stipuliert. Gerade dieser Antrag widerspricht dem Volkswillen und würde eine Kapitulation gegenüber dem Flughafen bedeuten. Sie haben in letzter Zeit ein paar E-Mails bekommen. Argumente der Schonung der dicht bevölkerten Zonen, Solidarität und sonstige Stabilität wurden ins Feld geführt und natürlich Sicherheit. Aber wir haben schon heute ein sicheres Flugsystem oder Pisten-system. Wenn wir das nicht hätten, hätten wir schon vor einigen Jahren unsere Verantwortung nicht wahrgenommen. Die ganze Region ist dicht besiedelt. Deshalb dürfen wir uns nicht von den bezahlten PR-Aposteln verblenden lassen und gewisse Zonen, gewisse Gebiete schonen. Die Solidarität innerhalb des ganzen Gebietes ist gefragt. Dieses perfide und simple Spiel des «Divide et impera» (*lateinisch für «teile und herrsche»*) à la Machiavelli müssen wir nicht mitmachen.

Siebtens: Das UVEK (*Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation*) arbeitet oder hat gearbeitet an einer Überarbeitung der Lärmschutzverordnung, welche die heiklen Nachtstunden zwischen 22 und 23 Uhr regeln soll. Zu dieser Zeit sind die Lärmmessungen nicht mehr an den offenen Fenstern zu haben, sondern an geschlossenen. Dieses Argument wurde, als ich in den Achtzigerjahren an der ETH studierte, auch schon immer bemängelt. Aber die Regel gilt und hat in den letzten Jahren wirklich Gültigkeit gehabt, dass am offenen Fenster oder im Freien gemessen werden sollte. Diese neue «Lex Flughafen» oder diese Änderung der Luftreinhalte-Verordnung ist interessant und ermöglicht einigen Gemeinden, doch ihre Baulücken zu schliessen. Die Debatte ist hier aber noch nicht fertig geführt. Was wir sagen sollen und müssen, ist: Wenn wir eine «Lex Kloten» haben, könnte eine «Lex Gubrist», könnte eine «Lex Gotthardtunnel», könnte eine «Lex» für alle unsere lärmemittierenden Infrastrukturen entstehen und dies wehrt die SP deutlich ab. Ich wünsche uns hier eine konstruktive Debatte ...*(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Die FDP-Fraktion begrüsst die Vorlage. Sie strebt nach einem Gleichgewicht zwischen dem Fortbestand des Zürcher Flughafens als für den Wirtschaftsraum Zürich zentrale Infrastruktur, der Siedlungsentwicklung der betroffenen Gemeinden und dem Lärmschutz der Bevölkerung. Aber vor allem bedeutet sie einen wesentlichen Schritt hin zu mehr Rechtssicherheit für alle. Die Luftfahrt und damit der Flughafen Kloten sind bedeutend für unsere Volkswirtschaft. Heute wird gut ein Drittel der exportierten Güter in der Schweiz auf dem Luftverkehr abgewickelt. Der Flughafen Zürich-Kloten, der wichtigste Landesflughafen der Schweiz, ist deshalb auf gute Rahmenbedingungen angewiesen. Die gute internationale Erreichbarkeit der Schweiz und des Metropolitanraums Zürich, wie sie eben durch das neue Raumordnungskonzept im kantonalen Richtplan bestätigt wurde, ist zu gewährleisten. Das Zürcher Volk konnte schon mehrfach und verschiedentlich über seine Flughafenpolitik abstimmen und es hat sich mehrfach für die Entwicklung des Flughafens ausgesprochen. So hat es im November 2007 die Plafonierungs-Initiative und im September 2009 die Fairflug-Initiative deutlich abgelehnt. Dasselbe gilt für die Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» den Gegenvorschlag des Vereins «Flug-

schneise Süd – Nein». Aufgrund der Bevölkerungszunahme und der immer dichteren Besiedlung der Flughafenregion in den vergangenen Jahrzehnten ist der Flughafen Kloten jedoch zunehmend und von allen Seiten unter Druck geraten. Vom Flughafen auf der grünen Wiese ist er heute ein wichtiges Tor in die Welt für die ganze Schweiz und für das angrenzende Ausland, und zwar mitten im dicht besiedelten und wachsenden Metropolitanraum Zürich. Die Abstimmung der bereits bestehenden, teilweise sehr komplexen Instrumente rund um den Flughafen ist angesichts dieser Entwicklung eine Herausforderung. Und mit der Festsetzung des SIL-Objektblatts in diesem Jahr hat der Bundesrat die wichtigen planerischen Voraussetzungen geschaffen, die der Kanton Zürich nun in seiner Richtplanung fortsetzt. Der Kanton Zürich soll jetzt ein neues raumplanerisches Instrument erhalten, eben die neue Abgrenzungslinie. Sie hat zum Ziel, die Entwicklung der Flughafenregion mit dem Flugbetrieb, aber auch mit dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung unter einen Hut zu bringen. Dies geschieht über strenge Vorgaben innerhalb der Abgrenzungslinie für den Fortbestand des Flughafens und es geschieht mit mehr Gestaltungsfreiheit ausserhalb der Abgrenzungslinie für die Flughafengemeinden. Zwar braucht es noch eine Anpassung der bundesrechtlichen Vorgaben betreffend den Lärmschutz, der Bund hat jedoch erst kürzlich die entsprechende Vorlage in die Vernehmlassung und somit grünes Licht gezeigt. Es liegt deshalb jetzt am Kanton Zürich als Standortkanton des Flughafens, sich klar und dezidiert zu diesem neuen Instrument zu bekennen. Die Vorlage ist für uns austariert. Mit der neuen Abgrenzungslinie wird der Kanton Zürich in künftigen Koordinationsfragen gestärkt. Trotzdem wird nun die kommende Debatte mit Anträgen von Links, Grün und Grünliberal dazu missbraucht werden, einen Richtungsentscheid über verschiedene technische und sicherheitsbezogene Optimierungen am Flughafen herbeizuführen. Und weil der Kantonsrat in der Richtplanung abschliessend zuständig ist, wird so ganz bewusst versucht, das bis anhin flughafenfreundliche Zürcher Stimmvolk zu umgehen, sprich auszuhebeln. Eine Streichung der Option der Pistenverlängerung aus dem Richtplan allein durch das Zürcher Kantonsparlament wäre nicht nur zutiefst undemokratisch, sondern sie würde den Flughafen einfrieren und würde damit grössten volkswirtschaftlichen Schaden anrichten. Ein solcher Entscheid stünde auch in klarem Widerspruch zur wuchtigen Ablehnung der Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» und er stünde in klarem Wi-

derspruch zur Luftfahrtpolitik des Bundes. Der Kantonsrat würde sich mit einem solchen Entscheid selber eine undemokratische Machtdemonstration erweisen, er würde das Volk ausmanövrieren und er würde der Forderung nach einer Kompetenzverlagerung durch den Bund Vorschub leisten. Wenn die Vorlage in der Debatte so verändert wird, dass ausserhalb der Abgrenzungslinie das Bevölkerungswachstum ungehindert voranschreiten darf, innerhalb der Abgrenzungslinie der Flughafen eingefroren und jeder unternehmerischen Handlungsfreiheit beraubt wird, wenn durch einen solchen Kantonsratsentscheid das Volk bewusst ausgeschaltet wird und wenn ein gigantischer volkswirtschaftlicher Schaden für unseren Kanton Zürich angerichtet wird, dann würde für uns die Vorlage jegliche Legitimation verlieren. Sie können von uns nicht erwarten, dass wir den Ast, auf dem wir sitzen, auch noch selber absägen. Besten Dank.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Risiken und Nebenwirkungen sind nicht auf dem Beipackzettel ersichtlich, sondern aus dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, SIL. Es geht hier also nicht nur um den Richtplan, sondern auch um die Positionierung des Kantons in diesem Sachplanverfahren. Und liebe Carmen Walker Späh, was hat das Sachplanverfahren mit Demokratie zu tun? Die Richtplanung soll die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung der Menschen und die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen und sichern. So die ersten Sätze des kantonalen Richtplans. Der Landesflughafen Zürich-Kloten ist für die Richtplanung seit jeher eine grosse Herausforderung. Wir haben mit ihm eine Verkehrsinfrastruktur, welche Bedeutung über den Metropolitanraum hinaus hat. Allerdings zähle ich Basel auch zur Deutschschweiz, es fällt manchmal schwer, aber der Landesflughafen Basel hat doch auch einen erheblichen Marktanteil in der Deutschschweiz. Der Flughafen hat in vielerlei Aspekten Einfluss auf die Attraktivität des Kantons für die internationale Erreichbarkeit als Wirtschaftsfaktor, aber auch mit erheblichen Emissionen und Immissionen. Letzteres war lange nur ein regionales Thema. Das ist Vergangenheit, das beschäftigt heute auch Bern und Berlin. Die nachfrageorientierte Entwicklung des Landesflughafens müsse Priorität haben, so der ursprüngliche Grundsatz im Sachplan-Verfahren Infrastruktur der Luftfahrt. Das entsprach einer Umkehrung der Umweltgesetzgebung. Damit es keine Immissionen gibt, soll sich das Siedlungsgebiet den Emissionen anpassen. Dieser Grundsatz hat eine ge-

wisse Logik. Schall wird ja erst zu Lärm, wenn er gehört wird. Nach ständiger Praxis des Bundesgerichts wissen alle Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer spätestens seit Anfang der Sechzigerjahre, wie und wo die Emissionen des Flugbetriebs stattfinden. Diese luftfahrtfreundliche Auslegung kollidiert in der Realität seit Längerem mit der Richtplanung. Im Laufe des Sachplan-Verfahrens hat sich der Grundsatz leicht geändert. Neu lautet der Grundsatz 6: Die Landesflughäfen sollen der Flugverkehrsfrage folgend entwickelt werden können, soweit diese Entwicklung mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in Einklang steht. Der Grundsatz der nachfrageorientierten Entwicklung hat mittlerweile etwas an Schrecken verloren. 2004 prognostizierte das Amt für Verkehr für das laufende Jahr 2014 325'000 Flugbewegungen. Im Anhang H1 des SIL, der im Jahr 2009 aufdatiert wurde, sind ebenfalls für das laufende Jahr 2014 rund 310'000 Flugbewegungen prognostiziert. Fakt ist, dass wir heute weniger Flugbewegungen haben als vor zehn Jahren. Das überrascht die regelmässigen Leser unserer Tageszeitungen nicht. Allerdings muss man dazu statt des Inlandteils halt den Wirtschaftsteil lesen.

Unabhängig davon, die Grünen orientieren sich am Grundsatz der Nachhaltigkeit, der mittlerweile auch im SIL verankert, aber nicht berücksichtigt ist. Die Idee der Abgrenzungslinie für eine Koexistenz von Flugbetrieb und Siedlung wurde zum ersten Mal 2004 mit Projekt «RELIEF» (*Raumentwicklungskonzept für die Flughafenregion und langfristige Infrastrukturentwicklung des Flughafens*) vorgestellt. Schon damals hat der Regierungsrat in seiner Beurteilung von RELIEF geschrieben, dass dem Ost-Konzept auch mit der Pistenverlängerung meteorologische Grenzen gesetzt seien und die Sichtverhältnisse auch mit ILS (*Instrumentenlandesystem*) problematisch sind. Er hat damals geschrieben und ich zitiere von Seite 10 des RRB 1930 (*Regierungsratsbeschluss*): «Eine Veränderung der Abgrenzungslinie im kantonalen Richtplan soll nur im Sinne einer Verkleinerung des Umfangs möglich sein, etwa infolge Innovationen in den Bereichen Flugtechnik und Verfahren.» Sie werden verstehen, Herr Volkswirtschaftsdirektor (*Regierungsrat Ernst Stocker*), wenn wir die heute vorgeschlagene Formulierung mit der Beurteilung der damaligen Regierung vergleichen und feststellen, dass der Antrag in dieser Vorlage dem eben nicht entspricht. Wir schauen uns auch die Halbwertszeit bei den proklamierten Grundsätzen und Versprechungen an und wir konsultieren den Beipackzettel mit den Risiken und möglichen Ne-

benwirkungen, und da sind dann halt die Stammbblätter der jeweiligen Flugbetriebskonzepte im SIL und andere Anhänge. Das System ist das gleiche wie eh und je: Teile und herrsche und mach, was du willst. Man spiele die Regionen gegeneinander aus. Wenn das nicht genügt, starte eine Kampagne wegen der angeblich fehlenden Sicherheit oder der Gefährdung der Arbeitsplätze oder am besten gleich beides zusammen. Es gibt in der Flughafenregion nicht nur Gewinner, wir haben dort auch die «Triple-A-Gemeinden», Arme, Arbeitslose, Ausgesteuerte. Wir sind uns sehr bewusst, dass auch diesen Gemeinden hier geholfen werden muss. Also, das wird auch ein Thema dieser Debatte sein.

Über das definitive Betriebsreglement wird auch nicht in diesem Saal bestimmt, Carmen Walker Späh, das wird dann vom Bundesgericht formuliert. Wir wissen aber recht genau, was mit den Pistenverlängerungen alles möglich wäre. Und die Vergangenheit hat uns gezeigt, dass uns das einholen wird. Wenn in diesem Saal irgendjemand glaubt, dass dann zum Beispiel die Stadt Zürich oder die Goldküste vor Fluglärm verschont würde, der oder die soll weiterträumen. Im Beipackzettel, konkret dem Faktenblatt zu den Abflügen nach Süden geradeaus, steht dann aber, dass diese Träume auch im Albtraum enden können.

Ich lege im Voraus die Karten auf den Tisch, das Geschäft ist zu gewichtig, als dass wir Spielchen machen: Die Grünen werden den Beschluss zur Abgrenzungslinie akzeptieren, so wie er dann ausfällt. Wir finden unseren Minderheitsantrag besser als den Mehrheitsantrag, aber wir können auch mit dem Mehrheitsantrag leben. Wir können aber keinen Beschluss mittragen, der eine Pistenverlängerung ermöglicht.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Wie das Raumordnungskonzept ROK im Gesamttrichtplan beinhaltet auch das Kapitel zum Flughafen ein neues und sinnvolles Element. Die Abgrenzungslinie trennt diejenigen Gebiete, in denen die Immissionsgrenzwerte in der Empfindlichkeitsstufe 2 durch den Flughafen überschritten werden darf, von denjenigen, in denen das eben nicht der Fall ist. Innerhalb der Abgrenzungslinie hat der Flughafen seinen Handlungsfreiraum, ausserhalb soll sich die Siedlung entwickeln können. Es geht also darum, das Gärtchen vom Flughafen von den umliegenden Gemeinden abzustecken. Damit soll für beide Planungs- und Rechtssicherheit mit ei-

nem Zeithorizont von 25 Jahren geschaffen werden. Leider handelt es sich bei der AGL, wie beim ROK auch, zwar um ein gutes Konzept, die Umsetzung hält aber nicht, was das Konzept verspricht. Das Konzept ist gut für die Sonntagspredigt, aber die besten Vorsätze am Sonntag nützen nichts, wenn sie montags nicht umgesetzt werden. Wie kann die AGL Planungssicherheit für die Gemeinden schaffen, wenn der Bund den Gartenzaun wieder versetzen kann, sodass plötzlich Gebiete von ausserhalb der AGL nach innen wandern? Nur eine AGL, die auch wirklich die Sicherheit leistet, die sie verspricht, ist für die Gemeindeentwicklung in der Flughafenregion etwas wert. So richten sich unsere Anträge nicht gegen die aktuelle örtliche Festlegung der AGL, sondern nur gegen ein flexibles AGL-Konzept.

Eng mit einer mensch- und umweltverträglichen Weiterentwicklung der Flughafenregion verknüpft ist die Frage, wie sich die Verkehrsmenge sowohl in der Luft als auch am Boden entwickeln soll. Die Grünliberalen sind der Meinung, dass wir bei beidem mittelfristig eine Plafonierung wollen. Soweit ein Zuwachs unumgänglich ist, soll er landseitig möglichst mit dem ÖV abgewickelt werden. Und in der Luft ist auf mehr Effizienz, also eine weitere Erhöhung der Sitzplatz-Auslastung und grössere Flieger zu setzen. Mehr Parkplätze und eine Verlängerung der Pisten wirken diesen beiden Zielen entgegen. Damit haben wir drei wichtige Gründe, den Richtplan «Flughafen» gemäss der Vorlage der KPB abzulehnen. In der Reihenfolge ihrer Wichtigkeit sind dies: die Pistenverlängerungen, keine Rechtssicherheit ausserhalb der AGL und keine Plafonierung der Parkplätze respektive des motorisierten Zubringerverkehrs. Wir anerkennen jedoch den grossen Fortschritt und die grosse Wichtigkeit, den das Kapitel «Flughafen» andernorts gegenüber dem aktuell gültigen Richtplan von 1995 darstellt. So werden wir unsere Zustimmung nur von der Frage der Pistenverlängerung abhängig machen.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Der Flughafen Zürich ist von herausragender Bedeutung für unseren Kanton sowie für die gesamte Schweiz. Als wichtiges internationales Drehkreuz kommt ihm eine Schlüsselfunktion zu. Nicht nur verkehrspolitisch ist Zürich auf einen reibungslos funktionierenden Flughafen angewiesen, auch als Wirtschaftsstandort kann der Kanton stark von der Flughafen Zürich AG profitieren. So beschäftigt das Unternehmen selbst rund 1600 Mitarbeiter und koordiniert zudem auf dem Flughafenareal weitere 280

Firmen mit insgesamt 24'000 Angestellten. Für die CVP ist klar, dass dieser Wirtschaftsmotor gute Rahmenbedingungen haben muss. Deshalb setzen wir uns für einen starken und wettbewerbsfähigen Flughafen Zürich ein. Mit dem Richtplan legen wir zumindest teilweise die Rahmenbedingungen für den Flughafen fest. Dazu zählen auch die umstrittenen Pistenverlängerungen, die schon vorab zu heftigen Diskussionen geführt haben. Mit einem Richtplan-Eintrag ist sichergestellt, dass die Option Pistenverlängerung offen bleibt, nicht mehr und nicht weniger. Die CVP unterstützt es, dass die Option «Ausbau» offen bleibt, kommt dieser doch primär der Sicherheit und Stabilisierung des Flugbetriebs zugute. Aber trotzdem, ob eine Pistenverlängerung auch realisiert werden soll, ist nicht abschliessend an uns zu entscheiden. Laut Flughafengesetz unterliegen solche Beschlüsse dem fakultativen Referendum. Somit wird es zur Aufgabe des Stimmvolks, solchen allfälligen Verlängerungen zuzustimmen. Ende 2011 wurde die Initiative gegen die Neu- und Ausbauten der Pisten von der Bevölkerung ganz klar verworfen. Die Stimmberechtigten haben ein deutliches Zeichen gesetzt, dass eine Blockierung der Flughafenentwicklung nicht gewünscht wird. Zur Kenntnis nehmen muss man aber auch, dass der Spielraum des Kantons selbst aufgrund der übergeordneten Zwänge stark beschränkt ist. Denn der Flughafen Zürich steht im Spannungsfeld zwischen den Auflagen des SIL-Objektblattes und dem Staatsvertrag mit Deutschland. Sowohl betreffend SIL wie auch Staatsvertrag bestehen grosse Unklarheiten über den weiteren Verlauf. Jüngsten Medienberichten ist zu entnehmen, dass die Sistierung des Staatsvertrags auf deutscher Seite nicht so rasch aufgehoben werden dürfte. Ohne die Festlegung der übergeordneten Auflagen werden die Richtplan-Einträge zum Flughafen auch nur beschränkt Rechtssicherheit schaffen können.

Der Flughafen Zürich soll auch in Zukunft massvoll wachsen können. «Massvoll» bedeutet, dass die Bevölkerung weiterhin gut vor Lärm und Nachtstörungen geschützt ist. Es ist wichtig, dass wir die Lärmbelastungen so gut als möglich aus den Siedlungsgebieten fernhalten. Dazu braucht es Pragmatismus. Durch das Nachtflugverbot sind die Siedlungsgebiete in den Ruhestunden gut geschützt. Im Vergleich mit anderen europäischen Drehkreuzen gehören die Auflagen des Flughafens Zürich zu den strengsten. Fluglärmbetroffene sind durch diese Nachtflugverbote zudem weit besser geschützt als beispielsweise Bahn- oder Strassenlärmbetroffene. Dies auch in Bezug auf die Art

und Weise, wie der Fluglärm gemessen wird. Zahlreiche Schritte wurden in den letzten Jahren unternommen, um den Fluglärm in den Siedlungsgebieten zu verringern. Neben Innovationen in der Aviatik-Technologie waren insbesondere auch Schallschutzmassnahmen erfolgreich. Diese Massnahmen müssen auch weiterhin gefördert werden. Es hat sich ausserdem gezeigt, dass trotz einer Zunahme der Flugpassagiere die Anzahl Flugbewegungen stabil geblieben beziehungsweise gesunken ist. Prognosen zufolge sollen die Flugbewegungen sogar noch weiter zurückgehen. Zusammen mit der Modernisierung der Flotten verringert sich also die Lärmbelastung kontinuierlich.

Als wenig hilfreiches Instrument hat sich der Zürcher Fluglärm-Index ZFI erwiesen. Die CVP hat ihn schon bei der Einführung als unnütz betrachtet und inzwischen wurde unsere Annahme bestätigt. Schon 2008 wurde der ZFI zum ersten Mal überschritten, ohne dass dies zu Konsequenzen geführt hätte. Vor allem das starke Bevölkerungswachstum rund um den Flughafen lässt die Zahl regelmässig über den zugelassenen Grenzwert steigen. Massnahmen zur Senkung der Zahlen wurden deswegen noch keine ergriffen. Dies wäre wohl auch wenig sinnvoll, denn Tatsache ist, dass trotz Fluglärm und ZFI-Überschreitungen immer mehr Menschen sich in der Nähe des Flughafens niederlassen. Dies zeigt: Lärm ist sehr subjektiv und stört nicht alle Menschen gleich. Dieser Tatsache sollten wir Beachtung schenken. Insofern ist es zu begrüessen, dass der Bund die Bedingungen bezüglich Fluglärms gelockert hat. Ebenso hat das UVEK die revidierte Lärmschutzverordnung in die Vernehmlassung geschickt. Mit dieser werden die Gemeinden um den Flughafen Zürich endlich die Möglichkeit haben, bestehende Baulücken zu schliessen und somit wertvolles Siedlungsgebiet nutzen zu können. Auch im Sinne der Verdichtung ist es sehr zu begrüessen.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass die CVP für einen fortschrittlichen und leistungsfähigen Flughafen einsteht. Diesbezüglich wäre es falsch, die Option der Pistenverlängerung aus dem Richtplan zu streichen, ohne den Stimmberechtigten die Möglichkeit zu geben, über diese Frage abzustimmen. Es wäre komplett falsch, die Bevölkerung mittels des Richtplans in dieser Frage zu bevormunden. Von zentraler Bedeutung wird für uns deshalb der Minderheitsantrag 7, denn er stellt die gesamte Vorlage infrage, zumal bei einer Annahme dieses Minderheitsantrags die Abgrenzungslinie in einem Widerspruch zur

Vorlage stehen würde. Der Richtplan wäre nicht mehr in sich konsistent. Wir zählen deshalb auf die Vernunft der Mehrheit des Rates.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Die EVP sagt ein klares Ja zum Flughafen Kloten. Er ist ein zentrales Element im Gesamtgefüge unseres Kantons und letztlich auch der ganzen Schweiz. Wir sind froh, dass wir den Flughafen Kloten haben. Mit seiner interkontinentalen Anbindung bildet er ein Herzstück unseres Kantons und bekanntlich braucht es ein gesundes Herz, damit ein Körper funktionieren kann. Der Flughafen ist aber nur ein Teil des Herzens. Zum Herz unseres Kantons gehören auch eine hohe Lebensqualität und Wohnqualität für die Bevölkerung. Und als Politikerinnen und Politiker sind wir gefordert, zu beidem, zum Flughafen und zu den Einwohnern, Sorge zu tragen. Der Flughafen Kloten hat eine bemerkenswerte Entwicklung hinter sich. Was einst in einem unbedeutenden Moorgebiet bei einem Waffenplatz zwischen Kloten und Oberglatt begonnen hat, ist heute ein Unternehmen mit einem Jahresertrag mit knapp 1 Milliarde Franken. Der Flughafen Zürich hat ein gewaltiges Wachstum hinter sich. Doch glauben Sie mir, irgendwann einmal ist die Wachstumsphase vorbei. Mit meiner Körpergrösse von 1 Meter 96 weiss ich, wovon ich spreche (*Heiterkeit*). Kollege Marthaler (*Thomas Marthaler, SP, Zürich*) ist noch ein paar Zentimeter weitergewachsen, doch auch bei ihm ist irgendwann der Punkt gekommen, an dem das Wachstum aufhören muss, das ist auch gut so. Es wird der Tag kommen, an dem auch der Flughafen Zürich nicht mehr weiterwachsen kann. Und es ist wichtig, dass der Flughafen sich auf diesen Tag schon heute einstellt. Irgendwann hat der Flughafen seine kritische Grösse erreicht und ein weiteres Wachstum ist einfach nicht mehr möglich. Es können nicht noch mehr Flüge, noch mehr Passagiere und noch mehr Güter abgefertigt werden. Die Flughafen AG hat dies bereits erkannt und engagiert sich nun aktiv beispielsweise in einem neuen Wachstumsgebiet, dem Aufbau eines Flughafens in Brasilien. Wenn die quantitative Wachstumsphase abgeschlossen ist, ist es umso wichtiger, dass grosser Wert auf die Qualität gelegt wird. Qualität beim Flughafen Kloten wird grossgeschrieben. Über mehrere Jahre hinweg hat der Flughafen internationale Preise gewonnen – für die höchste Kundenfreundlichkeit, für die sicherste und schnellste Gepäckabwicklung. Die EVP wird alle Massnahmen unterstützen, die dazu beitragen, dass der Flughafen weiterhin vor allem in qualitativer Hinsicht wachsen kann

und in ein qualitatives Wachstum investiert. Dazu gehören beispielsweise auch Anstrengungen, den CO₂-Ausstoss weiter zu minimieren.

Im Richtplan-Kapitel «Flughafen» kommt neu das Instrument der Abgrenzungslinie zum Tragen. Diese Abgrenzungslinie müsste eigentlich vom Bundesrat im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt festgelegt werden. Ich sage «müsste», denn einmal mehr hat der Bundesrat entschieden, nicht zu entscheiden. Diese Unart des Bundes, Entscheide ewig vor sich her zu schieben, ist in den letzten Jahren leider fast zum Normalfall geworden. Sie begegnet uns in der Energiepolitik, in der Verkehrsplanung, im Gesundheitswesen und jetzt hier explizit auch beim Flughafen. Normalerweise akzeptiert der Kanton Zürich dieses Nichthandeln des Bundesrates mit stoischer Ruhe. Umso bemerkenswerter ist der Entscheid, dass der Kanton Zürich für einmal nicht auf Bescheid aus Bern warten will. Beim Flughafen will der Kanton Zürich nicht länger warten und dann reagieren, sondern er will jetzt handeln und agieren. Damit schaffen wir Tatsachen, welche den betroffenen Gemeinden eine Planungssicherheit geben sollen. Wir befinden uns aber nach wie vor in der Unsicherheit, ob der Bundesrat den Entscheid von unserem Parlament denn letztlich auch akzeptieren wird. Im dümmsten Fall sitzen wir also in ein paar Wochen schon wieder hier und müssen den Richtplan für das Kapitel «Flughafen» erneut anpassen. Wenn wir ganz ehrlich sind, wird mit der heutigen Festsetzung nicht mehr Planungssicherheit geschaffen, sondern vielleicht ein klein bisschen weniger Planungsunsicherheit. Es ist nach wie vor ungewiss, ob die Festlegung der Abgrenzungslinie so genehmigt wird. Martin Luther hat es einmal so gesagt: «Nichts ist jämmerlicher als die Ungewissheit.»

Mit der Festsetzung des Richtplan-Kapitels Flughafen versuchen wir, dem jahrelangen jämmerlichen Schwarzpeterspiel ein Ende zu setzen. Hoffen wir, dass es gelingt. Ich sage Ihnen aber auch ganz ehrlich, dass wir nicht gerne solche folgenschweren Festsetzungen machen, die allein auf dem Prinzip «Hoffnung» beruhen.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Der Flughafen Zürich hat für den Kanton Zürich und die Eidgenossenschaft eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung. Er erwirtschaftet mit 1700 Angestellten einen Umsatz von 1 Milliarde und 100 Millionen Franken Gewinn. Die täglich durchschnittlich 70'000 Passagiere generieren 25'000 Arbeitsplätze. Mit jährlichen Investitionen von 360 Millionen wird, anders gesagt,

täglich 1 Millionen Franken investiert. Das zeigt ebenfalls die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens. Wahrlich, das sind sehr imposante Zahlen, von denen mancher CEO nur träumen kann. Dass der Kanton Zürich mit seinen 33,3 Prozent der grösste Aktionär des prosperierenden Flughafens ist, darf ebenfalls als erfreulich angesehen werden. Der Flughafen ist wahrscheinlich der profitabelste Betrieb mit kantonaler Beteiligung.

Doch Erfolg hat seinen Preis und diesen Preis diskutieren wir heute in dieser Richtplan-Debatte. Die baulichen Entwicklungsmöglichkeiten der Flughafengemeinden werden vom heutigen Entscheid ebenso abhängig sein wie das Wohlergehen der Bevölkerung. Die Abgrenzungslinie wird hier für Recht und Planungssicherheit sorgen. Da der Bund weder den SIL-Prozess noch den Staatsvertrag mit Deutschland abschliessen konnte und seine Hausaufgaben nicht gemacht hat, werden wir als Kanton Zürich Pflöcke einschlagen können. Wir werden heute auch entscheiden, ob ungebremstes Wachstum erstrebenswert und sinnvoll ist, oder ob der Flughafen masshalten und auf bauliche Veränderungen am Pistenystem verzichten soll. Die EDU wird zu einzelnen relevanten Minderheitsanträgen ihre Meinung und Haltung begründen und so ihren Beitrag zu einem zukunftsgerichteten Flughafen leisten. Danke.

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Ich spreche im Namen des Zürcher Bauernverbandes. Planungssicherheit, Investitionssicherheit und Rechtssicherheit wünscht sich die Bevölkerung rund um den Flughafen seit Jahrzehnten. Dies wünscht sich auch der Bauernverband für seine Bauern ausserhalb des Siedlungsgebietes. In diesem Sinn sind grosse Teile dieser Vorlage sehr wichtig und sind auch zu unterstützen. Der Zürcher Bauernverband nimmt nicht direkt Stellung zu den Pistenverlängerungen, denn die Richtplaneinträge für die bauliche Umsetzung der Pisten finden auf dem Flughafen-Perimeter weitgehend statt. In diesem Areal ist die Infrastrukturentwicklung des Flughafens vorgesehen und auch weitgehend Sache des Bundes. Landwirtschaftliche Nutzung ist in diesem Perimeter auch eingeschränkt, nur geduldet und in der Fruchtfolgeflächen-Erhebung ist der gesamte heutige Flughafen-Perimeter nicht erhoben. Nicht einverstanden damit und geradezu empört ist der Zürcher Bauernverband über die unsäglichen Forderungen nach Ersatzbeschaffungen ausserhalb des Flughafen-Perimeters. Über 100 Hektaren sollen für ökologische Er-

satzmassnahmen in das Projekt einbezogen werden. In der Vorlage wird auf das Natur- und Heimatschutzgesetz verwiesen, insbesondere auf den Artikel 18. Dabei wird völlig ausgeblendet, dass im genannten Artikel 18 den schutzwürdigen Interessen der Land- und Forstwirtschaft Rechnung zu tragen ist. Bestes Ackerland, fruchtbare Böden, bestens zu bewirtschaftende Flächen sind in ihrem Bestand zu schützen, so steht es heute im Raumplanungsgesetz. Der genannte Artikel 18, Natur- und Heimatschutzgesetz, fordert Massnahmen für Wiederherstellung und angemessenen Ersatz beanspruchter Flächen, der Artikel macht aber keine Aussage über die Zerstörung von landwirtschaftlichem Kulturland durch Erdbewegungen, Abhumusierungen, Ausgestaltung ausufernder Flussläufe, Forderungen nach Extensivierungen, das alles unter dem Deckmantel ökologischer Ersatzmassnahmen. Rund ein Quadratkilometer landwirtschaftliches Kulturland soll zwischen Opfikon und Oberglatt ausserhalb des Flughafen-Perimeters solchen unsinnigen Ersatzmassnahmen zum Opfer fallen. Glauben Sie nicht, dass dies aus blauem Himmel in den SIL eingeflossen ist, nein, dies geschieht mit tatkräftiger Unterstützung verschiedenster Amtsstellen in unserer kantonalen Verwaltung. Die Fachstellen liefern den Wunschzettel nach Bern. Bern verpackt es in den SIL. Der Flughafen begrüsst und bezahlt, was der Baubewilligung förderlich ist, und die Umweltverbände freut's. So geht es nicht weiter. Der Widerstand gegen solche Wunschprogramme des SIL-Projektes ist programmiert. Der Zürcher Bauernverband ist nicht bereit, solche flächenverzehrende Ersatzvornahmen hinzunehmen, insbesondere dass Fruchtfolgeflächen vom Bund eingefordert werden, insbesondere dass im Bundesgesetz für Raumplanung festgehalten wird, dass diese Flächen geschützt werden sollen. Dies gilt insbesondere auch für das Retensionsbecken in Oberglatt. Wir ersuchen Sie, den entsprechenden Minderheitsantrag abzulehnen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Eigentlich freut es mich, dass – ich denke, ich habe es gespürt – doch aus allen Fraktionen ein gewisser Stolz herausgequollen ist, dass wir den grössten Landesflughafen der Schweiz in Zürich beherbergen dürfen. Und ich glaube, dass das auch auf die Mehrheit der Zürcher Bevölkerung zutrifft. In diesem Fall entsprechen Sie also dem Volkswillen. Aber dann ist die Einigkeit wahrscheinlich bald vorbei. Wir haben eine ganz spezielle Situation. Es ist eine schwierige Vorlage und ich habe deshalb vom Präsidenten die

Erlaubnis erhalten, hier noch einige «Slides» (*Diapositive*) aufzubeamen – es gab ja bisher nur Pläne –, um die Abläufe sichtbarer zu machen. Die Vorlage, über die wir heute beraten, 4788a, hat eine lange Geschichte hinter sich. Ich hoffe, dass wir heute einen vorläufigen Schlusspunkt darunter setzen können. Wir möchten zusammen möglichst grosse Planungssicherheit und Rechtssicherheit in der Flughafenregion erreichen und damit auch ein Signal nach Bern senden, was der Kanton Zürich will und wie er sich die Entwicklung des Flughafens vorstellt. Ich glaube, das ist ganz wichtig nach sechs Jahren SIL-Koordinationsprozess. Sie sehen es, SIL und Richtplan sind immer zusammen und dann wird wieder einer gestoppt und der andere geht weiter. Das haben wir im Kanton ja auch gemacht: Wir haben gestoppt, weil wir dachten, mit Deutschland gebe es eine Einigung. Dann haben wir wieder weitergemacht, weil der Bund beschlossen hat, den SIL zu etappieren und nur SIL 1 zu beschliessen. Und wir legen jetzt einfach das fest, was eigentlich heute Sache ist, Sachen, die unabhängig vom Staatsvertrag beschliessen werden können. Auch auf die Erkenntnisse, die noch kommen werden, die Auswirkungen bei den Entflechtungen der An- und Abflugverfahren aus Sicherheits-, Safety-Gründen, auf Entflechtungen, auch auf diese Festlegungen wurde in dieser SIL-Etappe 1 verzichtet. Ich bin mit Ihnen einig: Langfristige und sichere Planung sieht anders aus. Aber wir möchten doch heute einmal das, was wir vernageln können, soweit es geht, möchten wir das machen. Ich verhehle Ihnen nicht, es wird nicht alles möglich sein. Aber diejenigen, die glauben, in diesem Kanton sei in den letzten 14 Tagen alles vernagelt worden – es wurde ein Gartenzaun angesprochen: Ich möchte als kleines Beispiel anführen, dass es jeder Staatsstrasse entlang Baulinien von sechs oder acht Metern gibt, da gibt es auch Gartenzäune. Und wenn ein Trottoir oder ein Veloweg gemacht wird, wird er auch versetzt. Einfach zum Wissen: Es gibt nichts, das in diesem Staate ganz sicher ist. Aber wir versuchen heute doch, die notwendigen Pflöcke einzuschlagen, denn ich glaube – acht Jahre hat man jetzt geplant und versucht, Lösungen zu finden –, ich glaube, es ist Zeit dafür. Auch die AGL als zentrale Festlegung der Richtplan-Vorlage – Sie sehen sie da (*auf der Grossleinwand*) – ist, Sie wissen es, nicht 100-prozentig sicher. Sie kann gewisse kleinere Veränderungen erfahren. Aber ich glaube, es wäre falsch, sie heute nicht festzulegen, denn es ist auch ein Wunsch der Flughafen-Gemeinden, dass wir sie festlegen. Aber – und das möchte ich hier

klar deklarieren – wir können nicht garantieren, dass es keine Änderungen gibt. Und es wäre auch falsch, wenn wir vonseiten der Regierung etwa behaupten würden, dass es keine Änderungen geben kann, obschon wir wissen, dass es sie geben kann.

Die Siedlungsentwicklung in diesem Gebiet kennen Sie gut, auch die Planwerte, die Grundstücke, die praktisch erschlossen sind und in mitten zum Beispiel der Stadt Kloten liegen, die nicht weiter erschlossen werden können, weil in der Nacht ein, zwei, drei Flieger in der ersten Nachstunde dieses Gebiet überqueren. Deshalb ist das Bauen gestoppt. Die betroffenen Gemeindepräsidenten sind mit dem Baudirektor und mir beim Bund gewesen, haben das Anliegen eingebracht. Der Bund hat eine Lösung aufgezeigt. Es ging auch wieder sehr lange, aber die Vernehmlassung läuft jetzt. Der Bund hat gesagt «Ja, was der Kanton Zürich zusammen mit den Gemeinden hier will, ist eine richtige und wichtige Sache» und wir sind überzeugt, dass wir hier auf dem richtigen Weg sind. Diese Vorlage, über die wir heute beraten, enthält die erforderlichen Festlegungen.

Ich habe es jetzt einige Male angetönt, wir können keine Gewähr geben, dass der Bund auch den vorliegenden Richtplan so genehmigen wird. Das hat es übrigens auch schon gegeben, dass gewisse Teile des Richtplans nicht genehmigt wurden. Ich kann mich noch erinnern, als ich im Kantonsrat sass, hat man einmal die Streusiedlungsgebiete am linken Zürichseeufer nicht genehmigt – zu meinem Leidwesen. Kollegin Julia Gerber Rüegg, mit der ich damals die Klingen kreuzte, hatte dafür Freude. Wie es dann bei diesem Richtplan aussehen wird, das werden wir sehen.

Ich möchte nicht mehr länger in die Details gehen, wir haben ja noch Gelegenheit bei der Detailberatung. Ich habe aber noch drei Bemerkungen und eine Schlussbemerkung. Frau Kantonsrätin Ziegler (*Sabine Ziegler antwortet in Basler Dialekt: «Do!»*) – «Hier» sagt man, nein, ist schon gut (*Heiterkeit*) –, wenn Sie sagen, Frau Ziegler, der Regierungsrat hätte die Pistenverlängerung so quasi hineingeschmuggelt, dann muss ich Ihnen schon entschieden entgegentreten: Über diese Pistenverlängerung, quasi über das Denkverbot, dass man die Raumsicherung für eine Pistenverlängerung so, wie wir das jetzt hier machen, über diese Frage, Frau Ziegler, das wissen Sie ganz genau, hat das Zürcher Volk entschieden. Mit fast 60 Prozent hat man gesagt «Ja, Regierung, plane weiter». Und das haben wir gemacht. Und ich hoffe, meine Damen und Herren, dass Sie auch bei diesem Entscheid

– ich weiss, dass einige wahrscheinlich über gewisse Gräben springen müssen oder müssten –, dass Sie auch bei dieser Entscheidung doch darauf schauen, dass das Zürcher Volk genau zum Planungsverbot Nein gesagt hat. Es hat gesagt «Plant diese Fragen, nehmt Stellung dazu und wenn wir dann *«Facts and Figures»* auf dem Tisch haben, dann gibt es eine Entscheidung vom Regierungsrat, vom Parlament und allenfalls vom Volk». Das ist der Ablauf, der geplant ist, und ich denke, transparenter, als wir dies hier machen, kann es nicht sein.

Zweite Bemerkung zu Herrn Kantonsrat Brunner (*Robert Brunner*), ich bin ihm äusserst dankbar. Sie müssen hören, es ist natürlich ein Erfolgserlebnis für den Volkswirtschaftsdirektor, wenn der grüne Sprecher sagt, am Flughafen habe es 50'000 Bewegungen weniger als vor zehn Jahren. Das ist immer meine Botschaft, die ich rüberbringe. Wenn sie jetzt bei den Grünen angekommen ist, dann bin ich am Ziel. Aber ich möchte auch festhalten, Herr Brunner: Zur AGL – ich habe es gesagt –, könnten wir jetzt versprechen, dass dieser Strich gilt. Aber ich verspreche nicht gern etwas, das ich nicht halten kann. Darum machen wir diese Vorbehalte. Selbstverständlich werden wir diese Linie verteidigen zugunsten der Bevölkerung, zugunsten der Gemeinden. Aber wenn der Bund oder irgendeine Festlegung, die wir nicht beeinflussen können, halt geringfügige Veränderungen dieser Linie vorgibt, dann werden wir sie machen müssen. Und Sie wissen es ja auch und da bin ich mit Ihnen auch nicht einig: Berlin, Herr Brunner, denkt viel zu wenig an den Flughafen Zürich, sonst hätten wir vielleicht den Staatsvertrag. Aber man weiss ja auch, dass die andere Probleme haben.

Und dann noch zum dritten Punkt, Herr Kantonsrat Schaaf (*Markus Schaaf*): Zum Wachstum muss ich Ihnen eigentlich nichts mehr sagen, wenn Sie Herrn Brunner zugehört haben. Es ist so, wir wachsen nicht. Wir haben weniger Bewegungen, wir haben weniger Lärm, wir haben mehr Leute, wir haben mehr Passagiere. Und ich glaube, diese Entwicklung wird weitergehen. Die Fluggeräte nehmen zu, sie werden grösser und die Bewegungen werden kleiner. Aber – und hier sind wir wieder bei einem Kernpunkt – die grösseren Flieger geben weniger Lärm, aber sie brauchen auch ein Pistensystem, das über die nötige Länge verfügt, um diese grossen Flieger landen zu lassen. Und genau darum ist es auch eine Frage, wie lang unsere Pisten sind, über die wir noch diskutieren werden.

Zur Schlussbemerkung: Ich hoffe oder wünsche mir, dass Sie sich der Verantwortung bewusst sind, dass Sie heute über den grössten schweizerischen Landesflughafen debattieren und nicht nur über Ihren Gartenzaun und Ihr «Heimetli», sondern es geht um eine gesamtschweizerische Angelegenheit. Ich denke, man muss das im Hinterkopf haben. Denn immer, wenn ich in Bern bin, dann spüre ich, dass es grosse, starke Kräfte gibt in diesem Land, die eigentlich finden, dass es völlig vermessen und falsch ist, dass der Kanton Zürich hier immer seine Referenden, seine Hände und Schuhe in die Türen hält. Man würde lieber in Bern allein entscheiden. Das ist so. Aber wissen Sie, wenn wir hier Entscheide treffen, die dem SIL völlig entgegenstehen und jedermann sagt, die Zürcher machen einfach auf Kontra, dann, das müssen Sie sich bewusst sein, geben Sie genau diesen Kräften in Bern Vorschub. Und das wollen Sie nicht, das will ich nicht und am wenigsten will das die Zürcher Bevölkerung. Besten Dank.

Ratspräsident Bruno Walliser: Mit den Worten von Regierungsrat Ernst Stocker schliessen wir die Grundsatzdebatte und gehen über zur Detailberatung.

Detailberatung

4.7.1 Flughafen Zürich

4.7.1.1 Ziele

Ratspräsident Bruno Walliser: Ich bringe auch bei dieser Richtplan-Vorlage jeweils nur den Minderheitsantrag zur Abstimmung. Wird dieser abgelehnt, gilt folgerichtig der Mehrheitsantrag.

Zu den Zielen liegt ein Minderheitsantrag von Martin Geilinger vor mit einem Folgeantrag. Wir beraten die Minderheitsanträge 1 und 2 zusammen.

a) Abstimmung von Sach- und Richtplanung

1

Folgeminderheitsantrag (zu Antrag 2) Martin Geilinger, Edith Häusler, Barbara Schaffner, Monika Spring, Thomas Wirth, Sabine Ziegler:

Ganzer Absatz, Neufassung

Die Luftfahrt fällt nach Art. 87 der Bundesverfassung (BV) in den Kompetenzbereich des Bundes. Als dessen strategisches Planungsinstrument gilt, gestützt auf Art. 13 des Raumplanungsgesetzes (RPG), der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Dieser enthält die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der schweizerischen Zivilluftfahrt. Um die Rahmenbedingungen für den Flughafen Zürich einerseits und für die Raumentwicklung in der Flughafenregion andererseits widerspruchsfrei aufeinander abzustimmen, müssen sich die Festlegungen im SIL und im kantonalen Richtplan gegenseitig ergänzen.

b) Vorsorge

2

Minderheitsantrag Martin Geilinger, Edith Häusler, Barbara Schaffner, Monika Spring, Thomas Wirth, Sabine Ziegler:

2. Absatz, Neufassung

Um für einen Planungshorizont von mindestens 25 Jahren Rechtssicherheit für die Nutzungsplanung im Bereich Wohnen zu schaffen, werden die Gebiete mit bestehender oder gemäss SIL-Objektblatt zukünftig möglicher Fluglärmbelastung (gemessen am Immissionsgrenzwert der Empfindlichkeitsstufe II [IGW ES II]) im kantonalen Richtplan mit einer Abgrenzungslinie (vgl. Pt. 4.7.1.2a) dauerhaft und verbindlich festgelegt. Die Festlegung der Abgrenzungslinie im kantonalen Richtplan ist bei künftigen Anpassungen an den Lärmbelastungskurven und an der Abgrenzungslinie im SIL-Objektblatt zu überprüfen und nötigenfalls nach innen anzupassen.

Innerhalb der ...

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren), Präsident der KPB: Hier haben wir die zu Beginn meines Referates genannte, vom Regierungsrat nachträglich empfohlene Anpassung des Richtplantextes aufgrund des RRB 790/2013. Es wird so die heute grösstmögliche Rechtssicherheit für den Kanton und die Gemeinden geschaffen, auch wenn spätere Anpassungen möglich sind. Es ist fraglich, ob der Bund den Richtplan ohne diese Zusätze genehmigen würde. Bei einem Beharren stehen wir aber nicht gleich da wie vorher, sondern riskieren, dass der Bund – so wie er das in Ansätzen bereits zu verstehen gab – die ganze Flughafenpolitik an sich nimmt und der Kanton Zürich mit seinen An-

liegen definitiv aussen vor steht. Es ist somit politisches Augenmass gefordert.

Die Minderheit will keine Relativierungen im Text und sieht die Rechtsicherheit nur ohne diese gegeben. Deshalb auch der Satz, dass die AGL – wenschon – nur nach innen angepasst werden darf.

Als Präsident der vorberatenden Kommission beantrage ich, der Mehrheit zu folgen. Danke.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur): Wir sind hier bei einem der Kernpunkte dieser Richtplan-Revision. Die Abgrenzungslinie, die wir zweifellos alle oder praktisch alle wollen, die Abgrenzungslinie ist ein langjähriger Wunsch der Gemeinden. Was ist die AGL? Die AGL ist die Grenze, bis wohin einerseits die bauliche Entwicklung für die Gemeinden möglich sein soll, auf der anderen Seite ist sie die Grenze für den Fluglärm. Wenn der Immissionsgrenzwert ausserhalb der AGL überschritten würde, dann muss der Flughafen reagieren und den Betrieb so gestalten, dass er eingehalten wird, etwa indem das An- oder Abflugregime angepasst wird, die Anzahl Flugbewegungen reduziert würde, Lärmgebühren eingeführt würden, et cetera, et cetera. Genau das ist der Inhalt der Abgrenzungslinie, unabhängig von diesem Antrag. Der Flughafenbetrieb ist so zu gestalten, dass der Immissionsgrenzwert ausserhalb der AGL nicht überschritten wird. Oder anders formuliert: Die AGL ist die harte Grenze für den Flughafen bezüglich des Lärms und da liegt der wesentliche Unterschied zum ZFI, der ein reines Messinstrument ist. Der Regierungsrat ist ja leider nicht willens, Massnahmen zu ergreifen, um diesen einhalten zu können. Nun, was will die AGL? Die AGL will Planungssicherheit für die nächsten 25 Jahre. Sie sehen das im Text hier. Es muss daher eine Festlegung sein. Ohne Wenn und Aber soll sie den Willen des Kantons ausdrücken. Das, genau das will unser Antrag: unseren Willen, eine klare Position des Kantons definieren. Es geht hier nicht darum, dass wir etwas versprechen würden, dass das am Schluss so bleibt. Aber wir sollen hier einen Entscheid treffen, wie Regierungsrat Ernst Stocker das erwähnt hat, einen Entscheid treffen, der dem Entwurf des SIL und der Abgrenzungslinie im SIL genau entspricht.

Der Richtplan regelt die räumliche Entwicklung des Kantons. Wir berücksichtigen dabei in allen Bereichen diverse Randbedingungen; Randbedingungen, die von den Nachbarkantonen kommen, vom Bund

kommen, die mit diesen Institutionen koordiniert werden müssen. Normalerweise und idealerweise gehen Abstimmungen dem Koordinationsprozess voraus. Das war hier genau gleich. Die Linie, die wir heute festlegen, entspricht dem SIL-Entwurf. Da der Gesprächspartner, der Bund, nicht abschliessend sagen konnte, was er will, sagen wir hier und heute, wo die AGL liegen soll. So legen wir nun eine AGL fest, die den formulierten Wünschen unseres Koordinationspartners, des Bundes, entspricht, genau dem SIL entspricht. Wir bekennen Farbe und legen fest, was der Kanton Zürich will. Gerade bei der AGL ist es zentral, dass der Kanton seine Position definiert, und die lautet hier: Wir räumen dem Flughafen gern Platz ein im Kanton Zürich, dies innerhalb der AGL. Innerhalb dieser Leitplanken kann sich der Flughafenbetrieb bewegen. Innerhalb hat der Flughafen Freiheiten. Lärmbelastungen ausserhalb der AGL sind für den Flughafen aber tabu. Die AGL ist wichtig für die Gemeinden, damit sie die Entwicklung ihrer Gemeinden vorantreiben können. Für die anstehenden BZO-Anpassungen (*Bau- und Zonenordnung*) ist es wichtig, dass sie wissen, wo Entwicklungen möglich sind und wo nicht. Und das geht nur, wenn die AGL abschliessend festgelegt wird. Wenn wir Rechtssicherheit für 25 Jahre versprechen, wie das auch die KPB-Mehrheit als Anspruch formuliert hat, dann müssen wir dem Minderheitsantrag zustimmen. In der Kommissionsformulierung sagt die Mehrheitsfassung aber nur: Liebe Gemeinden, es könnte sein, dass die AGL auch in zwei bis drei Jahren noch da liegt, wo sie auf der Karte eingetragen ist. Sie könnte dann aber auch ganz woanders liegen. Der Kanton wird unterwürfig und willfährig alles ausführen, was der Bund und die Flughafenlobby sich wünschen. Das wäre die Aussage der Kommissionsformulierung. So was kann doch keine Grundlage für eine kommunale BZO sein. Die AGL macht nur dann Sinn, wenn sie eine minimale Planungssicherheit bringt. Und dafür braucht es einen eindeutigen, klaren Entscheid dieses Rates, wo die AGL zu liegen hat. Seien Sie Manns genug, auch die Frauen, hier Farbe zu bekennen. Wir wissen im Moment noch nicht, ob der neue Richtplan mit dem bisherigen Pistensystem oder mit der Pistenverlängerung beschlossen wird. Es wird aber einen neuen Richtplan geben, mit oder ohne Pistenverlängerung. Und dieser Richtplan wird die AGL enthalten, entweder als AGL, als unverbindliche Linie auf einem Blatt Papier, oder mit Ihrem Ja als AGL, die Planungssicherheit für die Gemeinden bringt.

An die Befürworter der Pistenverlängerung: Auch Sie wollen kein unbegrenztes Wachstum. Christian Lucek hat von der Koexistenz der Gemeinden und des Flughafens geredet. Carmen Walker Späh wollte den Flughafenbetrieb und das Ruhebedürfnis der Bevölkerung in Übereinstimmung bringen. Und sie fordert ein klares Bekenntnis zur AGL. Sie, liebe Befürworter der Pistenverlängerung, wollen eine geordnete Entwicklung des Flughafens. Genau dafür brauchen wir die Planungssicherheit für die Gemeinden, aber auch für den Flughafen. Vor allem wer für die Pistenverlängerung stimmen will, der stimmt konsequenterweise Ja zu unserem Antrag hier zur AGL. Pistenverlängern ohne feste AGL, das geht gar nicht. Ein grenzenloses Wachstum will ja schliesslich niemand. Die Grünen sehen die Grenzen des Wachstums und beachten sie. Sagen Sie mit uns Ja zu einem Flughafen für die Menschen, Ja zu verbindlichen Abgrenzungslinien.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Die SP-Fraktion unterstützt den Minderheitsantrag 2 und dann natürlich auch den Folgeantrag, den Minderheitsantrag 1. Die Formulierung im Abschnitt b) «Es besteht das Ziel ...» ist uns zu defensiv und zu schwammig. Wir wollen einen klar definierten Planungshorizont von 25 Jahren. Damit kann man umgehen, darauf kann man sich einlassen, ich denke da natürlich in erster Linie an die Raumplanung in den Flughafengemeinden. Sonst untergraben wir die Verbindlichkeit der Abgrenzungslinie gleich schon wieder, bevor sie überhaupt in Kraft gesetzt wurde. Daraus folgt dann auch, dass in Abschnitt a) die Formulierung gestrichen wird, dass das SIL-Objektblatt a priori alle Rahmenbedingungen des Flughafen-Perimeters und die darauf resultierenden Konsequenzen für die ganze Flughafenregion bestimmen kann. Das ist der Folgeminderheitsantrag 1. Natürlich bestimmt am Schluss der Bund, das wissen wir auch. Vorher hat aber ein Einigungsverfahren zu erfolgen und wir reden hier drin jetzt ja über unseren Richtplan, über den Richtplan des Kantons Zürich. Dieser bildet in erster Linie die Basis und muss dann mit dem SIL-Objektblatt in Einklang gebracht werden und nicht umgekehrt. Des Weiteren möchte ich darauf hinweisen, dass die Ergänzung, welche der Minderheitsantrag 2 verlangt, nämlich dass die Abgrenzungslinie nötigenfalls, wenn überhaupt, nur nach innen angepasst werden darf, für die Flughafengemeinden absolut zentral und sinnvoll ist. Nur so hat man die Gewähr, dass ausserhalb der Abgrenzungslinie tatsächlich auch endlich Planungssicherheit herrscht. Und

Planungssicherheit wollen wir jetzt endlich haben nach all den Jahren der Unklarheit. Ich bitte Sie daher, beide Minderheitsanträge zu unterstützen.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Wir alle möchten gerne «s'Föiferli und s'Weggli», den unbeschränkten Flugbetrieb und die unbeschränkte Siedlungsentwicklung. Nur, es funktioniert so leider nicht. Mit der Abgrenzungslinie, die dazwischen steht, bekommen wir ein Instrument, das die Abwägung dazwischen sucht, und da brauchen wir Sicherheit, Planungssicherheit und Rechtssicherheit. Aber das ist nicht ganz einfach, denn die Abgrenzungslinie, wenn sie sich einfach rein berechnet, ist abhängig von der Anzahl Flugbewegungen, vom verwendeten Flugsystem und von den verwendeten Flugzeugen, ist also dynamisch, verändert sich. Und die Gemeinden brauchen eine bekannte Linie. Sie müssen wissen, auf welcher Seite das Grundstück steht, welcher Prozess, welche Regeln in diesem Bereich gelten. Das ist ein Widerspruch und den gilt es aufzulösen. Den können wir auflösen, wenn wir die Abgrenzungslinie festlegen und sagen, sie darf nur nach innen angepasst werden. Es nützt niemandem etwas, wenn der Bauvorstand zuerst beim Bundesrat anrufen und fragen muss, wo jetzt genau die Abgrenzungslinie heute liegt. Wir brauchen eine klare Abgrenzungslinie, die festgelegt wird, die auch mit der Zustimmung vom Bund akzeptiert wird und die sich nach innen anpassen kann, wenn es möglich ist. So haben wir Rechtssicherheit für den Flughafen, der weiss, was er machen kann. Wir haben Rechtssicherheit für die Gemeinden und für die Grundeigentümer, die ihre Grundstücke entwickeln möchten. Deshalb ist es richtig und wichtig, dass wir diesem Antrag zustimmen.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Ich spreche für die bürgerlichen Fraktionen zum Minderheitsantrag 2. Ich glaube, Sie haben nicht verstanden, was wir heute machen, nämlich Richtplanung. Die angeblich verbindlichere Formulierung entspricht einfach nicht Sinn und Zwecke einer Richtplan-Vorlage, sondern sie entspricht eher einem Gesetzgebungsverfahren. Wir befinden uns aber in der Richtplanung und nicht in einem Gesetzgebungsverfahren. Ein Richtplan kann nie versprechen, parzellengenaue Festlegungen zu treffen. Richtpläne sind nie parzellenscharf, wie es technisch heisst. Zudem würde so nach Ihrem Gusto die Planungshoheit der untergeordneten Stufen klar

missachtet. Insbesondere würden Sie hier ganz klar die Gemeindeautonomie aushebeln, wenn wir im kantonalen Parlament eine solche Linie abschliessend fixieren würden. Dafür gibt es ja das Genehmigungsverfahren, damit allfällige Korrekturen, die eine Gemeinde zu Unrecht machen würde, dass dies über das Genehmigungsverfahren korrigiert werden könnte – bis hin zum Bund übrigens. Entsprechend muss die neue Abgrenzungslinie eben auch noch von den Gemeinden konkretisiert und in einer BZO-Revision definitiv und damit eben parzellenscharf festgelegt werden. Und erst dann haben auch die betroffenen Grundeigentümer das Recht auf eine gerichtliche Überprüfung. Abzulehnen ist die Formulierung auch deshalb, weil sie einseitig die Anpassung nach innen fordert und damit dem Flughafen ganz bewusst schadet, während Anpassungen nach aussen aufgrund der Lärmkurve nicht möglich sein sollen. Damit würde die neue Abgrenzungslinie einmal mehr einseitig den Flughafen benachteiligen. Der volkswirtschaftliche Schaden wäre enorm. Ich bitte Sie dringend, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Ich weise Sie gerne wieder einmal darauf hin, dass auch die EVP eine bürgerliche Partei ist, aber durchaus in der Lage ist, sich eine eigene Meinung zu bilden. «Placebo» heisst lateinisch: «Ich werde gefallen.» Placebos sind im engeren Sinn Scheinarzneimittel, welche keine Arzneistoffe enthalten und somit auch keine pharmakologischen Wirkungen zeigen. Wir wollen hier keine scheinbare Planungssicherheit. Der Minderheitsantrag fordert konkretes Handeln und wir wollen für die betroffenen Gemeinden jetzt Planungssicherheit schaffen. Die Abgrenzungslinien sollen nicht mehr weiter abgeändert werden können, denn dadurch entsteht wirklich Rechtssicherheit und Planungssicherheit für alle Betroffenen. Die EVP will keine Placebo-Entscheide, sondern Entscheide, die wirken und etwas bewirken. Wir werden deshalb den Minderheitsantrag unterstützen.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Eine kurze Richtigstellung ist doch noch nötig, liebe Carmen Walker Späh. Wenn du den Antrag wirklich gelesen hättest, dann hättest du verstanden, worum es geht. Es steht nirgends auch nur ein Wort von Parzellenschärfe. Ich glaube, da sind wir uns einig, dass wir verstanden haben, dass der Richtplan das nicht sein will und nicht sein soll. Also

das zielt nun wirklich einfach daneben. Im Übrigen hat Richtplanung, liebe Carmen Walker Späh, etwas mit Planung zu tun. Und Planung hat etwas mit Entscheiden zu tun. Eine Planung, die nur Nebelpetarden zündet, bringt nun wirklich nichts. Es ist Aufgabe dieses Kantonsrates, Entscheide zu fällen, in welche Richtung sich dieser Kanton, in diesem konkreten Fall der Flughafen, entwickeln soll. Darum bitte ich Sie, den Antrag zu unterstützen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Ich staune schon, was alles in diese Wundertüte «Abgrenzungslinie» hinein verpackt wird. Erstens muss ich mal den Bund in Schutz nehmen, das mache ich auch nicht immer, aber heute muss ich es tun. «Der Bund will nicht» sagen Sie. Der Bund kann nicht, ich habe es Ihnen vorhin aufzuzeigen versucht. Es gibt Sachen, die der Bund noch nicht weiss, deshalb kann er diese Abgrenzungslinie nicht definitiv festlegen, ich habe es gesagt. Das Staatsvertragsdossier und die Entflechtungsmassnahmen aus Sicherheitsgründen, das sind die entscheidenden Parameter und nicht die Pistenverlängerung oder irgendwas.

Und zum Zweiten: Wenn Sie sagen, der Bauvorstand müsse dann nach Bern telefonieren, Thomas Wirth, also «bisseguet»! (*Heiterkeit.*) Wir sind hier in der Richtplanung. Es gibt einen Anordnungsspielraum, der dann übergeht in die Nutzungsplanung. Und dann gibt es noch die Baubewilligung, die den Umweltschutzgesetzen folgen soll. So ist die Kaskade und nicht anders. Und alle, die jetzt vertreten, Frau Seiler (*Priska Seiler Graf*) als Stadträtin von Kloten, Sie versprechen also Ihren Leuten, Ihrer Bevölkerung «Diese Linie wird nicht mehr angepasst, weil ich, Priska Seiler, das im Kantonsrat gesagt habe (*Heiterkeit*). Es ist einfach nicht so, Sie wissen es ganz genau. Wir können das Bundesgesetz nicht aushebeln und seien Sie doch ehrlich bei diesen Anträgen. Wir machen diese Linie, um den Raum zu definieren, wo der Flughafen und wo die Besiedlung stattfinden sollen. Aber das heute parzellenscharf im Richtplan zu regeln und für immer zu definieren, das ist schlichtweg nicht möglich. Das ist Placebo, Herr Schaaf (*Markus Schaaf*).

Ratspräsident Bruno Walliser: Wir stimmen zusammen ab über den Antrag 2 und den Folgeantrag Nummer 1.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 92 : 81 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 2 und damit auch den Folgeantrag 1 abzulehnen.

3

Minderheitsantrag Martin Geilinger, Edith Häusler, Barbara Schaffner, Monika Spring, Thomas Wirth, Sabine Ziegler:

4. Absatz, zusätzlicher Absatz

... auszuschöpfen.

Der Kanton und die Gemeinden entwickeln die Erschliessung des Flughafens und seiner Nebenbetriebe durch den öffentlichen und den privaten Verkehr so, dass die Gesamtemissionen an Luftschadstoffen und CO₂ nicht zunehmen.

4.7.1.2 Karteneinträge

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren), Präsident der KPB: Da es sich um einen nationalen Flughafen handelt und nicht jede Region der Schweiz so gut erschlossen ist, dass man von dort und nach dort ohne Weiteres mit dem ÖV und erst noch zu jeder Zeit an den Flughafen gelangen kann, ist das Festschreiben eines solchen Ziels allein für den Kanton Zürich und seine Gemeinden nicht zielführend. Ich erinnere daran, dass der konkrete Modalsplit für den Flughafen-Perimeter Zürich in Kapitel 4.5 des Richtplans «Verkehr, Parkierung und verkehr-intensive Einrichtungen» festgelegt worden ist. Der vorliegende Antrag geht in seinem Anspruch noch darüber hinaus.

Die Minderheit geht aus ökologischen Gründen davon aus, dass es auch beim landseitigen Verkehr einen Grenzwert braucht, Stichworte «Klimaveränderung», «CO₂-Emission». Wenn die Gesamtmenge des Verkehrs zunimmt, so nehmen auch die Emissionen zu, selbst wenn man einen hohen ÖV-Modalsplit festlegt. Deshalb genügt es nicht, nur einen Modalsplit festzulegen. Ich empfehle Ihnen, der vorberatenden Kommission zu folgen und diesen Minderheitsantrag nicht zu unterstützen.

Res Marti (Grüne, Zürich): Es geht hier nicht um den Modalsplit, es geht hier um ein allgemeines Ziel: Wir alle stossen immer noch zu

viel CO₂-Ausstoss aus. Wir alle verursachen damit in der Form des Klimawandels Kosten für unsere Nachkommen und unsere Mitmenschen, also für alle, die sich nicht wehren können, und am Ende aber auch uns selbst. Trotzdem schaffen wir es nicht, den CO₂-Ausstoss auch nur auf dem heutigen Stand zu halten und nicht noch mehr ansteigen zu lassen. An vielen öffentlichen Toiletten ist das Motto «Verlassen Sie diesen Ort, wie Sie ihn vorgefunden haben» angeschlagen. Die Grünen vertreten das sinnvollere Motto: «Verlassen Sie diesen Ort, wie Sie ihn gerne vorfinden möchten.» Der vorliegende Antrag entspricht aber nicht diesem Motto, ja nicht einmal dem ersten Motto «Verlassen Sie diesen Ort, wie Sie ihn vorgefunden haben». Er entspricht dem Motto «Hinterlassen Sie maximal gleich viel Dreck, wie die, die vorher schon hier waren», aber sogar das geht der bürgerlichen Mehrheit zu weit. Nicht einmal die Nichtausweitung des Schadens ist offenbar in diesem Parlament mehrheitsfähig. Und man bedenke, dass die Nichtausweitung des Schadens hier nur bedeutet, dass der ständig angerichtete Schaden nicht weiter zunimmt. Der Schaden selbst nimmt trotzdem ständig zu. Und so ist es auch nicht erstaunlich, wenn es der Umwelt und am Ende den Bewohnern immer schlechter geht. Dies ist wahrlich ein Armutszeugnis. Übernehmen Sie doch wenigstens ein bisschen Verantwortung für die Zukunft und sagen Sie doch wenigstens einmal, dass der ständig angerichtete Schaden nicht immer noch weiter zunehmen darf. Wir sind zwar noch nicht auf dem Niveau angekommen wie einzelne öffentliche Toiletten, aber wenn wir so weitermachen, sind wir schnell dort. Wer auf einem Ast sitzt, der langfristig nicht tragfähig ist, muss nicht daran sägen, um am Ende auf die Nase zu fallen.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Die SP-Fraktion unterstützt selbstverständlich diesen Minderheitsantrag. Wenn wir schon keine ehrgeizigeren Modalsplit-Ziele für den Flughafen in den Richtplan hineinschreiben konnten – ich spreche jetzt halt doch vom Modalsplit –, so hat man mit der Formulierung, dass die Gesamtemissionen an Luftschadstoffen und CO₂ nicht zunehmen dürfen, immerhin eine unserer Meinung nach ebenfalls sinnvolle und auch nötige Vorgabe. Dieses Ziel lässt sich nämlich nur verwirklichen, wenn der Flughafen noch vermehrt mit dem ÖV besucht wird. Als Klotenerin freut mich das natürlich doppelt. Die Gesamtemissionen werden so hoffentlich nicht grösser, aber auch das sonst drohende Verkehrschaos bleibt so hof-

fentlich aus, da der ÖV ja den Mehrverkehr schlucken wird. Bitte unterstützen Sie daher den Minderheitsantrag.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Der Verkehr des Flughafens Zürich, derjenige seiner Erschliessung, soll unsere Luft in Zukunft nicht stärker belasten als heute. Angesichts eines CO₂-Gesetzes, das eine Reduktion der Treibhausgas-Emissionen im Inland bis 2020 – das ist ja nicht mehr so weit weg – um mindestens 20 Prozent gegenüber 1990 fordert, muss man doch wenigstens verlangen, dass der Erschliessungsverkehr zum Flughafen nicht in die genau entgegengesetzte Richtung läuft. Wir sind uns bewusst, dass Minderheitsantrag 3 ein ausgesprochen offener und milder Antrag ist. Er macht lediglich Aussagen zu den Gesamtemissionen des Verkehrs, nicht aber zum Verkehr an sich. So lässt der Antrag sogar ein gewisses Verkehrswachstum ohne Veränderung des Modalsplits zu, nämlich dann, wenn die Autos, Busse und so weiter effizienter werden. Wer nur schon eine so milde Regelung ablehnt, der verrät sämtliche Bemühungen, die fortschreitende Zerstörung unserer Umwelt abzumildern – nicht zu beheben, lediglich abzumildern. Ich fordere Sie hier auf, einer ausgesprochen liberalen Regelung zuzustimmen und damit nicht zuletzt auch die gesetzlichen Vorgaben des CO₂-Gesetzes ernst zu nehmen. Natürlich können Sie auch weitergehen, wenn Sie das wünschen. In Antrag 15 wird verlangt, dass ein Verkehrswachstum vom und zum Flughafen, wenn es denn überhaupt ein solches Wachstum geben muss, mit dem öffentlichen Verkehr aufgefangen werden soll. Das ist selbstverständlich die bessere, da konkretere Vorgabe, zu der ich aus Effizienzgründen nicht mehr sprechen werde, ich habe das hiermit erledigt.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Grundsätzlich ist das Verfolgen ökologischer Ziele zu begrüßen, sofern sie realistisch und zweckmässig sind. Hier wird aber mit den Minderheitsanträgen am Ziel vorbeigeschossen. Es ist falsch, im Flughafenraum eine zusätzliche Insellösung implementieren zu wollen. Schliesslich ist schon jetzt ein Modalsplit festgelegt, welcher verbindliche Vorgaben zur Erhöhung des ÖV gegenüber dem MIV macht, sowohl im Richtplan als auch im SIL. Diese Vorgaben werden von der Region auch konsequent umgesetzt. Wir sehen aus diesen Gründen keinen Bedarf nach einer neuen zusätzlichen Regelung. Entsprechend konnte der Flughafen auch den

Anteil der ÖV-Reisenden gegenüber dem MIV kontinuierlich erhöhen. Wir sind also auf dem richtigen Weg.

Zum Antrag 3 speziell: Dieser Antrag ist wenig zielführend. Welche Luftschadstoffe neben dem CO₂ sind konkret gemeint? Wie definieren sich die Nebenbetriebe konkret? Wie soll das Ganze überhaupt gemessen werden? Dieser Antrag scheint nicht besonders ausgereift zu sein und würde generell Rechtsunsicherheit und viel, viel Papier generieren. Mit dem Modalsplit hat der Flughafen Zürich schon verbindliche Vorgaben, somit werden wir, die bürgerlichen Parteien, diese Anträge ablehnen.

Res Marti (Grüne, Zürich), spricht zum zweiten Mal: Ja, Josef Wiederkehr, wir sind auch nicht begeistert von einer Insellösung, wir hätten das auch gern für den ganzen Kanton vorgeschrieben. Aber wir sind überzeugt, dass das noch weniger Chancen gehabt hätte.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 81 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 3 abzulehnen.

Die Beratung wird unterbrochen.

Nachruf

Ratspräsident Bruno Walliser: Bevor ich Sie in die Pause entlasse, habe ich Ihnen noch eine traurige Mitteilung zu machen.

Letzte Woche ist unverhofft und viel zu früh unsere frühere und geschätzte Kollegin Johanna Tresp verstorben. Die ehemalige Gemeinderatspräsidentin der Stadt Zürich trat 1999 für die Stadtkreise 7 und 8 in den Kantonsrat ein. Sie war Mitglied der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit bis zu ihrem Rücktritt aus dem Rat im Jahr 2007 sowie Mitglied der Spezialkommission für Kirche und Staat und der Spezialkommission für Ausländerpolitik. Die Kommissionsmitgliedschaften zeigen eines ihrer zentralen politischen Anliegen: die Integration der ausländischen Bevölkerung. Die Menschenwürde und Gleichbehandlung sei den unbescholtenen Einwanderern zu gewährleisten, forderte sie in ihrer Parlamentarischen Initiative zum Einfüh-

rungsgesetz des Ausländergesetzes. Dieses Ziel konnte sie von 1998 bis 2005 auch als Leiterin der Fachstelle für Interkulturelle Fragen der Stadt Zürich verfolgen. Der interkulturelle und interreligiöse Austausch lagen ihr besonders am Herzen. Der islamische Friedhof war eines ihrer realisierten Projekte in der Stadt Zürich.

Politisiert wurde Johanna Treppe schon früh am Familientisch. Der SP trat sie aber erst nach der Nichtwahl von Liliane Uchtenhagen zur Bundesrätin bei. Wir werden Johanna Treppe als engagierte, offene und herzliche Kollegin in Erinnerung halten, die über die Parteigrenzen hinweg den gesellschaftlichen und geselligen Austausch im Kantonsrat sehr schätzte. Ein ökumenischer Trauergottesdienst findet am 28. März 2014 um 15.00 Uhr im Grossmünster statt. Der Trauerfamilie sprechen wir hiermit unser Beileid aus.

Die Beratung wird fortgesetzt.

4.7.1.2 Karteneinträge

a) Abgrenzungslinie

4

Minderheitsantrag Thomas Wirth, Martin Geilinger, Edith Häusler, Barbara Schaffner, Monika Spring, Sabine Ziegler:

3. Absatz, 1. Satz, Streichung

b. ... werden.

Ausserhalb der Abgrenzungslinie ...

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren), Präsident der KPB: Zum Antrag 4: Die Mehrheit findet, die betroffenen Gemeinden sollen ihre Baulücken schliessen können. Ohne revidierte LSV geht das nicht. Die Bedingung «keine wesentliche Erhöhung der Flugbewegungen» – heute sind es circa 5 (*Flugbewegungen*) – sichert dies der Bevölkerung.

Für die Minderheit geht der Antrag über das hinaus, was die Regierung beim Bund beantragt. Da im USG (*Umweltschutzgesetz*) das Verursacherprinzip gilt, würde das Fallenlassen des IGW in der Berechnung primär den Lärmverursacher bevorteilen. Die rechtliche Sicherheit geht verloren.

Als Präsident der vorberatenden Kommission beantrage ich, den Kommissionsantrag zu unterstützen.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Am Freitag vor einer Woche wurde uns von der FDP erklärt, dass sie keine Anträge unterstützen täte, die Bundesrecht tangieren würden. Ob das jetzt eine Umkehr ihrer Politik war oder ein humoristischer Beitrag, wird sich jetzt dann weisen. Denn diese Streichung ist nicht möglich, da das Bundesrecht hier abschliessend regelt, was geschehen muss. Auch die Formulierung in diesem Antrag ist sehr schwammig. Was heisst das, «keine wesentliche Erhöhung»? Wenn 40 Prozent mehr Flugbewegungen sind, ist dies wesentlich? Oder zwei Flugbewegungen mehr, ist dies unwesentlich? Wir wissen es nicht. Wir haben also eine bundesrechtswidrige und eine schwammige Formulierung und ich bitte Sie, diese Streichung abzulehnen und den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Regula Kaeser (Grüne, Kloten): Ich spreche gleich zu allen Minderheitsanträgen zum Thema «Abgrenzungslinie». Ich werde mich kurz fassen, wir haben bei der Eintretensdebatte schon ziemlich viel über die Abgrenzungslinie gehört. Der Sinn und Zweck dieser Abgrenzungslinie ist es, dass der kantonale Richtplan deckungsgleich mit dem SIL-Objektblatt des Bundes einen verbindlichen Rahmen für kurz-, mittel- und langfristige höchstmögliche Fluglärmbelastung über dem Immissionsgrenzwert, Empfindlichkeitsstufe 2, gemäss Lärmschutzverordnung festlegt. Die im Richtplan eingetragenen Abgrenzungslinien entsprechen jetzt diesen Vorgaben, somit ist die Abgrenzungslänge vom kantonalen Richtplan und dem SIL-Objektplan-Entwurf jetzt deckungsgleich. Diese Aussage bestätigt der Regierungsrat auch in der Antwort auf Anfrage 260/2013 von Ursula Moor. Dass die Nachtrandstunde zwischen 22 und 23 Uhr aus den Berechnungen der Emissionsgrenzwerte gestrichen werden soll, können wir so nicht akzeptieren, denn gerade diese Zeit ist für viele Einschlafzeit und jede Flugbewegung wird als Ereignis wahrgenommen. Zudem ist es auch erschreckend, wie viel in dieser Zeit wirklich geflogen wird und wie stark die Bewegungen in den letzten Jahren in dieser empfindlichen Zeit zugenommen haben. Die Entwicklung kann man im ZFI-Bericht nachlesen, ich verzichte darauf, jetzt Zahlenreihen vorzutragen. Grundsätzlich gilt überall die Lärmschutzverordnung, also

auch für die Randstunden. Wenn dichte Überbauungen saniert werden oder im dichten urbanen Siedlungsgebiet Baulücken geschlossen werden, wird auch der Schallschutz gemacht. Solche Ausnahmen können nur mit guten Argumenten bewilligt werden, damit das Umweltrecht nicht ausgehebelt wird. Aber eben, die Lärmschutzverordnung muss eingehalten werden und alles andere, wie die Siedlungsbeschränkungen, muss nicht im Richtplan geregelt sein; das zu den Minderheitsanträgen 4 und 5. Zu 6: Wir legen die Abgrenzungslinie jetzt, also hier und heute fest. Der Regierungsrat ist laut zitierter Antwort auch der Ansicht, dass der Richtplan und das SIL-Objektblatt deckungsgleich sein müssten, und das sind sie jetzt. Die Abgrenzungslinie gibt Planungssicherheit und das brauchen die Gemeinden jetzt, das haben wir auch von allen Seiten gehört. Also warten wir doch nicht auf die Ratifizierung des Staatsvertrags, liebe SVP, wir sind doch eigenständig und lassen uns nicht von Fremden den Takt vorgeben. Unterstützen Sie mit der Grünen Fraktion die Minderheitsanträge zur Abgrenzungslinie.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Ich spreche vorerst zu den Minderheitsanträgen 4 und 5 und, falls dann irgendein Wort fällt, das mir nicht passt, werde ich mich nochmals melden. Meine Idee ist, ich habe es ja gesehen: Der Richtplan, Kapitel 4.7, ist heute noch ein weisser Fleck auf der Karte, das wissen Sie. Jetzt müssen wir aufpassen mit solchen semantischen Sätzen, die da eingeflochten sind, dass er kein schwarzer «Tolggen» wird. Wir haben das heute gehört bei einzelnen Voten, also wenn ich der FDP zuhöre, Frau Carmen Walker Späh, dann haben wir viel gehört von Wertschöpfung und Geld. Aber ich glaube, die Umwelt und die Immissionen, die Emissionen, die gehen – ich sage es mal anständig – Ihnen ein wenig am Hinterteil vorbei. Und wenn ich die CVP höre, Josef Wiederkehr hat gesagt, das Siedlungsgebiet sei gut geschützt durch das Nachtflugverbot. Das ist ja lachhaft. Ich lese Ihnen jetzt die Zahlen vor, was alles abgeht nach 22 Uhr, das haben wir auch in der Kommission KEVU eingehend besprochen anhand des Postulates 39/2012, Vorlage 4962. Wir haben pro Jahr ab 23 Uhr 1381 Starts und 285 Landungen. Und wir haben zwischen 22 Uhr und 23 Uhr pro Jahr über 2700 Starts und 4600 Landungen. Da müssen Sie doch nicht sagen, die Nachtruhe sei eingehalten, das stimmt doch nicht. Also von daher ist es wichtig, dass auch in den Randflugzeiten wirklich absolutes Nachtflugverbot gilt.

Der ZFI lässt grüssen, er ist nämlich so hoch genau wegen diesen Randstundenzeiten und dieser Satz ist genau wieder so eine Pampelmuse oder eine Orange oder eine Zwetschge, eine Frucht, die man quetschen kann, und dann isst man sie immer noch, auch wenn sie nicht mehr so mundet. Wir haben Planungs- und wir brauchen Rechtssicherheit. Wir haben das vom Kommissionspräsidenten gehört, ich bin einverstanden. Wir haben das von Regierungsrat Ernst Stocker gehört, ich bin einverstanden. Aber nicht einverstanden bin ich mit solchen Zusätzen. Wir haben im Schulhaus ganz viele Schwämme. Das wäre ein wunderbarer Schwamm, ein politischer Schwamm – diese zwei Sätze und dieser Teilsatz. Diesen Satz, dieses Satzgefüge dürfen Sie so nicht stehen lassen. Ich beantrage Ihnen, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 87 : 78 Stimmen (bei 1 Enthaltung), den Minderheitsantrag 4 abzulehnen.

5

Minderheitsantrag Thomas Wirth, Martin Geilinger, Edith Häusler, Barbara Schaffner, Monika Spring, Sabine Ziegler:

3. Absatz, 2. Satz, Streichung

... anfällt.

Deckungsgleich mit ...

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 79 Stimmen (bei 1 Enthaltung), den Minderheitsantrag 5 abzulehnen.

6

Minderheitsantrag Martin Geilinger, Edith Häusler:

4. Absatz, Fassung gemäss V 4788

Deckungsgleich mit dem kantonalen Richtplan legt der Bund im SIL-Objektblatt mit der Abgrenzungslinie den Rahmen für die kurz-, mittel- und langfristig mögliche maximale Fluglärmbelastung über dem IGW ES II fest. Mit der Festlegung des Gebiets mit ...

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 126 : 41 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 6 abzulehnen.

b) Flughafenperimeter

7

Minderheitsantrag Edith Häusler, Martin Geilinger, Barbara Schaffner, Monika Spring, Thomas Wirth, Sabine Ziegler:

Objekt 1 «Westpiste 10/28, Verlängerung um 450 Meter nach Westen» und Objekt 2 «Piste 14/32, Verlängerung um 400 Meter nach Norden»

Objekt 1 «Westpiste 10/28, Verlängerung um 450 Meter nach Westen» und Objekt 2 «Piste 14/32, Verlängerung um 400 Meter nach Norden» werden nicht in den Richtplan aufgenommen. (Konkret ist im Bereich der Piste 10/28 Seite Rümlang der Perimeter auf die Glatt zurückzunehmen. Im Bereich der Piste 14/32 ist die Begrenzung auf die Bülachstrasse zurückzunehmen.)

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren), Präsident der KPB: Die Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» wurde im November 2011 vom Volk entgegen dem Antrag des Kantonsrates, aber gemäss Antrag Regierungsrat mit 58,8 Prozent Nein-Anteil verworfen. Die Stimmberechtigten wollen sich also Pistenverlängerungen mindestens als Option offen halten. Der Eintrag im Richtplan macht die Option nun ein wenig konkreter. Es wäre nicht korrekt, angesichts des Abstimmungsergebnisses den Eintrag nicht vorzunehmen und so zu tun, als hätte die Abstimmung nie stattgefunden. Klar ist, dass es für eine Realisierung einer im Richtplan eingetragenen Option auf jeden Fall einen Volksentscheid braucht. Das ist die Meinung der Mehrheit. Für die Minderheit ist es absehbar, dass die Pistenausbauten ein Mehr an Immissionen für die Bevölkerung bedeutet. Das will das Volk nicht, das ist die Meinung der Minderheit. Ich beantrage Ihnen im Namen der Kommission, diesen Minderheitsantrag nicht zu unterstützen. Danke.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Es gibt offensichtlich kein Problem beim Flughafen seit mindestens zehn Jahren, das nicht mit der

Verlängerung der Pisten nach Westen und nach Norden gelöst werden könnte. Nehmen wir die Argumente etwas auseinander.

Argument eins: Die Pistenverlängerungen seien nötig für die Flugsicherheit. Ja, heisst das, dass das heute gültige Betriebssystem auf Unsicherheit beruht? Darauf angesprochen, werden Ihnen selbstverständlich die Flughafen Zürich AG und das BAZL (*Bundesamt für Zivilluftfahrt*) bestätigen, dass das heutige Betriebsreglement nicht auf Unsicherheit beruht.

Argument zwei: Mit der Pistenverlängerung könne der Süden entlastet werden. Nehmen wir die Stammlätter mit der Abbildung der jeweiligen Flugbetriebskonzepte. Was will das BAZL? Bei allen Varianten Starts nach Süden, geradeaus in Verspätungssituationen bei Bise/Nebel, bei allen Varianten Südanflüge bei starkem Nordwind und schlechter Sicht. Je nach Variante werden die Südanflüge durch mancherlei gekröpfte Nordanflüge ersetzt, dazu braucht es keine Änderungen am Pistensystem. Bei der Variante «J optimiert», also Pistenverlängerung, Starts phasenweise nach Westen und Süden und Norden. Was um Himmels willen lässt Sie im Süden glauben, dass mit Pistenverlängerungen der Süden besser davonkommen soll? Weil die Stadtpräsidentin der Stadt Zürich (*Corine Mauch*) Verwaltungsrätin der Flughafen Zürich AG ist? Weil die Stadt ein bedeutendes Aktienpaket an der Flughafen Zürich AG hat? Ist es nicht vielmehr so, dass mit den Pistenverlängerungen das Ziel verfolgt wird, die Stundenkapazität zu Spitzenzeiten zu erhöhen, was dann bei garstigem Wetter unweigerlich zu Verspätungsabbau nach der Vorstellung von Skyguide und BAZL mit Starts nach Süden erfolgen wird? Wir haben in der Vergangenheit einiges gelernt. Ich bin etwas länger dabei, habe dabei vielleicht etwas mehr Erfahrung darin. Man kann vom Regen in die Traufe kommen.

Argument drei: Die Pistenverlängerung diene dem Naturschutz. Fakt ist, dass die Auswirkungen auf den Naturschutz, also insbesondere die Auswirkungen auf das angrenzende Auenschutzgebiet in Oberglatt erst im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung geprüft werden. Ob da die Verlegung der Glatt in einen Tunnel unter die Piste wirklich so unproblematisch ist? Also förderlich ist das sicher nicht.

Argument vier: Die Pistenverlängerung ermögliche eine grossflächige Gewässer-Revitalisierung. Hans Frei hat sich jetzt leider hauptsächlich auf den Paragraphen 18 Natur- und Heimatschutz eingepregelt. Wir müssen einfach sehen: Wenn Sie hier den Startknopf drücken,

dann läuft das. Sie bringen in dieser Zeit das Natur- und Heimatschutzgesetz nicht weg. Dieser Prozess läuft und es sind mindestens 100 Hektaren Fruchtfolgeflächen, die davon betroffen sind. Landwirte, wenn Sie glaubhaft Fruchtfolgeflächen schützen wollen, dann unterstützen Sie bitte unseren Minderheitsantrag.

Aus Sicht der Grünen dienen die Pistenverlängerungen einzig und allein der Erhöhung der Stundenkapazität. Bei seit Jahren stagnierender Zahl an Flugbewegungen gibt es dafür weder eine ökonomische noch eine ökologische Begründung. Sozial führt es dazu, dass der Fluglärm stärker gestreut werden kann. Darum, unterstützen Sie den Minderheitsantrag und ich beantrage für diese Abstimmung

eine Abstimmung mit Namensaufruf.

Ratspräsident Bruno Walliser: Robert Brunner beantragt Namensaufruf. Diese Abstimmung werden wir nach der Diskussion durchführen.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Ich spreche für die Mehrheit der Bürgerlichen und beantrage Ihnen, den Minderheitsantrag abzulehnen. Die neue Abgrenzungslinie bringt ein austariertes System. Innerhalb der Abgrenzungslinie soll der Flughafen existieren und sich auch massvoll entwickeln können. Ausserhalb der Abgrenzungslinie soll die Entwicklung der Gemeinden im Vordergrund stehen. Gleichzeitig soll dem Lärmschutz innerhalb und ausserhalb der Abgrenzungslinie Rechnung getragen werden. Mit dem Minderheitsantrag wird nun ganz offensichtlich versucht, diesen Grundkonsens wieder aufzubrechen, indem dem Flughafen die für seine Entwicklung notwendigen Handlungsräume einseitig genommen werden. Der Flughafen soll innerhalb der Abgrenzungslinie auf dem Status quo eingefroren werden, währenddem ausserhalb der Abgrenzungslinie das Bevölkerungswachstum ungehindert weitergehen soll. Dieser Umstand würde den Flughafen immer mehr in die Defensive drängen und dies beim bedeutendsten Landesflughafen der Schweiz. Durch die steigende Zahl der Betroffenen und durch die Wegnahme der unternehmerischen Handlungsfähigkeit würde der Flughafen in seiner Existenz bedroht. Es drohte ein volkswirtschaftlicher Schaden von ungeheurem Ausmass, und zwar sowohl für den Kanton Zürich wie für die ganze Schweiz. Und es wäre der Zürcher Kantonsrat, der diesen volkswirt-

schaftlichen Schaden in eigener Regie anrichten würde, und dies noch ohne das Volk dazu zu befragen. Das ist zutiefst undemokratisch und das ist hoch riskant, weil sich der Kantonsrat so gegenüber Bern jeglicher Glaubwürdigkeit berauben würde. Wer den Minderheitsantrag unterstützt, der hebt bewusst das Volk aus. Denn er weiss ganz genau, dass das Volk bis anhin dem Flughafen den Rücken gestärkt hat. Das Volk soll über einen Pistenausbau entscheiden, nicht der Kantonsrat. Der Motor der Politik der linken Ratsseite ist wohl eher von der Angst vor dem Volk getrieben als vom Interesse, die gewünschte Rechtssicherheit für die Region und für die betroffenen Gemeinden herzustellen. Wir entscheiden ja heute nicht über einen Pistenausbau, wie man uns unterstellen möchte. Wir entscheiden uns heute dafür, ob wir überhaupt noch Handlungsoptionen für die Zukunft haben oder ob wir uns heute schon Denkverbote auferlegen wollen. Das heisst, es geht darum, welchen planerischen Spielraum der Flughafen überhaupt noch hat. Zudem hat das Volk bekanntlich über die freiwillige, «weiche» Beschränkung auf 320'000 Flugbewegungen gemäss ZFI plus als demokratisch legitimierte Alternative zur damaligen Plafonierungsinitiative klar Ja gesagt. Ich frage Sie, liebe linke Ratsseite: Welchen konstruktiven Vorschlag haben Sie eigentlich in den letzten Jahren gemacht, ohne dem Flughafen nicht immer mehr den Schnauf zu nehmen? Wer den Minderheitsantrag unterstützt, der handelt nicht im Interesse der Gemeinden, die in ihrer Entwicklung nämlich vom Flughafen abhängig sind. Wer dies tut, der sägt am Ast, auf dem er selber sitzt. Bitte tragen Sie Sorge zu unserem Kanton Zürich. Tragen Sie Sorge zu unserer Volkswirtschaft. Tragen Sie damit Sorge zu Wohlstand und zu Arbeitsplätzen. Wohlstand und Arbeitsplätze sind ein wesentlicher Teil unserer Lebensqualität hier im Kanton Zürich. Sagen Sie Ja zu einer Vorlage, an der sieben Jahre gearbeitet wurde und die heute, nach sieben Jahren, sehr austariert daherkommt. Bitte unterstützen Sie den Minderheitsantrag nicht. Besten Dank.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Lange habe ich studiert, was ich denn noch Neues oder Beeindruckendes zu diesem Minderheitsantrag sagen soll, ein Antrag notabene, das wissen Sie, der mir bekanntlich «ans Läßige» geht. Ich könnte aus regionaler Ostsicht sagen, dass eine Verlängerung der Piste 28 unweigerlich zu mehr Lärm führen wird, da sie Bestandteil der Variante «J optimiert» ist, welche ja dem Osten bedeutend mehr Landungen schenken wird. Der nette Euphe-

mismus «Ertüchtigung Ostkonzept», so wird die Westpisten-Verlängerung von Thomas Kern (*CEO Flughafen Zürich AG*) genannt, kommt da nämlich nicht gerade gut an. Ich könnte auch aus der Sicht des Südens sagen, dass Ihnen eine Westpisten-Verlängerung nichts weiter nützt, da der «Südstart geradeaus», Robert Brunner hat es auch gesagt, in jeder der noch verbleibenden Varianten des SIL-Objektblattes vorgesehen ist und dass bei vermehrten Ostanflügen die Flugzeuge eben bereits schon im Südosten eingefädelt werden. Und auch in dieser Südgegend – es gehört auch zum Süden – wird es mehr Lärm geben. Zudem öffnet man mit einer Verlängerung der V-Piste oder der Piste 14/32 – von dieser haben wir jetzt noch gar nicht gesprochen – erst recht Tür und Tor für eine Forcierung der Südstarts geradeaus. Durch die im Norden verlängerte Piste kann der Abhebe- punkt früher erfolgen, also mehr im Flughafengelände. Die Flugzeuge sind also schon schneller höher über Opfikon, Wallisellen und Schwamendingen. Ja, das sind sehr gute Argumente für den «Straight», das kann nicht im Interesse des Südens sein. Natürlich könnte ich Ihnen auch aus sicherheitstechnischer Sicht zum x-ten Mal darlegen, dass der Ostanflug schon sicher ist, sonst würde man ihn gar nicht fliegen. Das glaube ich auch, so viel Vertrauen habe ich also. Die Probleme beim Ostanflug sind nicht am Boden, sie sind in der Luft, weil zwei Hügel in die Sicherheitszone hineinragen und die Sichtverhältnisse oft sehr schwierig sind. Und falls doch mal die Gefahr vom Herausrollen eines Flugzeuges bestehen würde, für diesen Fall will der Flughafen jetzt ja dieses «Engineered material arresting system» bauen, also diese Art Auffangpisten am Pistenende, welche im Ausland bereits erfolgreich erprobt sind. Diese sind übrigens auch viel billiger als Pistenverlängerungen. Und da wären wir nun bei der ökonomischen Sichtweise. Wer verbrät schon insgesamt 2,5 Milliarden ungefähr, also mit allem zusammen, mit den Entschädigungen, in etwas offensichtlich Überflüssiges? Das heutige Pistensystem reicht noch lange aus, wir haben's gehört, denn die Flugbewegungen sind in den letzten Jahren rückläufig und die Flieger sind besser ausgelastet, also die Passagierzahl hat zugenommen. Die Tendenz geht weiter in diese erfreuliche Richtung, kann sich aber auch wieder ändern. Und auch aus ökologischer Sicht könnte ich weiter grundsätzlich beanstanden, dass Pistenverlängerungen und neue Abrollwege – wie gesagt, die Abrollwege sind entscheidend – sicherlich zu einer Kapazitätssteigerung führen werden. Das bringt mehr Lärmbelastung und

auch Luftverschmutzung. Ich möchte nicht immer nur vom Lärm sprechen, sondern auch von der Luft; das wird meistens vergessen. Sie glauben das nicht? Ja, dann kann ich Ihre Gutgläubigkeit nur bestaunen und Sie werden wohl auch zu jenen Leuten gehören, die glauben, dass nach dem Bau der zweiten Gotthardröhre der Verkehr immer nur einspurig geführt werden soll.

Aber das alles will ich ja gar nicht sagen. Es ist nichts Neues. Beeindruckend ist es zwar schon, aber vielleicht könnte man es kürzer und prägnanter ausdrücken. Ich versuche es mal: Es gibt für all diese Argumente nämlich ein einziges Wort. Es ist zwar auch schon etwas ausgelutscht, aber es trifft den Nagel exakt auf den Kopf: Die geplanten Pistenausbauten sind in keinsten Art und Weise nachhaltig. Diesen Planungsfehler wollen wir nicht begehen. Sagen Sie darum klar und unmissverständlich jetzt schon Nein zu Pistenverlängerungen und unterstützen Sie diesen Minderheitsantrag. Die nachfolgende Generation wird Ihnen dankbar sein.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Der Flughafen zeigt gerne Grafiken und Prognosen von steigenden Passagierzahlen, die einen Ausbau der Flughafen-Infrastruktur angeblich notwendig machen. Sie haben es aber nun schon mehrfach gehört, in den letzten mehr als zehn Jahren hat trotz steigenden Passagierzahlen die Anzahl Flugbewegungen nicht zugenommen. Über die rund 270'000 Flugbewegungen, die wir in den letzten Jahren hatten, hinaus hat der Flughafen auch ohne Pistenverlängerung noch genügend Kapazitätsreserven. Und wenn ich im Eintretensvotum von mehr Effizienz mit grösseren Flugzeugen gesprochen habe, so war das sicher nicht ein Votum, dass grösste Flieger grösser werden, sondern dafür, dass die vielen kleinen grösser und dafür weniger werden. Dafür braucht es also ebenso keine Pistenverlängerung. Wir werden einen Eintrag der Pistenverlängerungen ohne weitere Diskussionen ablehnen.

Heinz Kyburz (EDU, Männedorf): Am Flughafen Zürich werden Neu- und Ausbauten von Pisten und neue Flugrouten über dicht besiedeltem Gebiet nicht verboten, so will es das Stimmvolk. Regierung und SWISS reagierten erleichtert. So oder ähnlich tönnten die Medienmitteilungen nach der Abstimmung vom 27. November 2011, mit der sowohl die Behördeninitiative wie auch der Gegenvorschlag abge-

lehnt worden sind. 58,8 Prozent sagten Nein zum Ausbauverbot der Pisten. Eine Mehrheit des Zürcher Stimmvolkes hat damit ein Zeichen für einen starken Flughafen gesetzt, für den alle Optionen offen gehalten werden sollen. Diese Haltung wird auch von der Mehrheit der EDU-Fraktion vertreten. Sie ist der Meinung, dass es verfehlt wäre, einseitige regionalpolitische Interessen oder gar Ideologie über die Interessen der Gesamtbevölkerung zu stellen. Die Richtplanung soll die erforderliche Raumplanung für alle Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens ermöglichen, nicht mehr und nicht weniger. Mit der Ablehnung des links-grünen Minderheitsantrags bestätigen Sie den auch vom Regierungsrat vorgegebenen Kurs, der verschiedene Optionen offen hält. Denn niemand weiss, wie sich der Flughafen im international harten Markt behaupten wird und welche politischen Gegebenheiten den Bestand und die Entwicklung des Flughafens künftig gefährden werden. Weitsicht ist heute gefragt, weshalb der Minderheitsantrag abzulehnen ist.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Die EVP sagt Nein zur Pistenverlängerung, auch wenn damit verbunden vordergründig keine Kapazitätserweiterung möglich gemacht werden soll. Wir sagen Nein, auch wenn die Veränderungen nur ökologische Vorteile und einen vermehrten Schutz der Bevölkerung mit sich bringen sollen. Wir sagen Nein, auch wenn ein Richtplan-Eintrag noch gar nichts zu bedeuten hat, und wir sagen Nein, auch wenn wir über eine allfällige Pistenverlängerung sowieso einmal noch abstimmen müssten. Der Richtplan-Eintrag für eine Pistenverlängerung wäre ein erster Schritt in die falsche Richtung. Investitionen, die für eine Pistenverlängerung getätigt werden, schaffen unweigerlich zusätzliche Kapazitäten, die in Zukunft auch genutzt werden. Und dazu sagen wir ganz klar Nein. Wenn wir jetzt dem Richtplan-Eintrag zur Pistenverlängerung zustimmen und meinen, damit würden dann die Kapazitäten der Flugbewegungen und transportierten Passagiere nicht zunehmen, dann wäre es, wie wenn man beim Gotthard sagen würde «Wir bauen eine zweite Tunnelröhre und fahren dann aber nur einspurig durch, der Verkehr wird dann schon nicht zunehmen». Die EVP sagt Nein zu den Minderheitsanträgen 6 und 7. In meinem Eintretensreferat habe ich gesagt, dass wir hier als gewählte Vertreter unserer Bevölkerung Sorge tragen müssen zum Flughafen, aber auch zur Wohnqualität unserer Einwohnerinnen und Einwohner. Und genau das tun wir jetzt hier, liebe Carmen Wal-

ker Späh. Es geht nicht darum, dass wir das Volk abstimmen lassen, denn nach deiner Logik müssten wir dann das Volk auch über 305 andere Anträge, die im Richtplan verhandelt worden sind, abstimmen lassen. Wir sind hier, um im Interesse unserer Bevölkerung Entscheidungen zu treffen, und das werden wir tun. In einem Jahr sind Wahlen und dann wird das Stimmvolk sich daran erinnern, wer die Interessen seiner Region und seiner Bevölkerung vertreten hat. Und dann wird die Bevölkerung auch darüber befinden, ob wir in ihrem Sinne richtig entschieden haben oder nicht. Die EVP wird der Pistenverlängerung nicht zustimmen.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Die CVP steht dafür ein, dass die Option einer allfälligen Pistenverlängerung im Richtplan eingetragen bleibt. Um dem Flugbetrieb die notwendige Sicherheit und Stabilität zu gewährleisten, kann ein solcher Ausbau unausweichlich sein. Wir legen sehr grossen Wert darauf, dass über einen allfälligen Pistenausbau demokratisch von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern beschlossen werden kann, wie es auch das Flughafengesetz vorsieht. Es wäre höchst undemokratisch, diese Frage mit dem Richtplan entscheiden zu wollen, zumal gegen den Richtplan kein Referendum ergriffen werden kann und damit die Stimmberechtigten ihrer Mitsprache beraubt würden. Zudem würde durch die Annahme dieses Antrags die Vorlage derart verunstaltet, dass sie kaum noch tragfähig wäre. Denn das Pistensystem und die Abgrenzungslinie stehen in einem sehr engen Zusammenhang zueinander. Konsequenterweise muss die Option «Ausbau» auch auf die Abgrenzungslinie abgestimmt werden. Rüttelt man an einem, so hat dies schwerwiegende Konsequenzen für das andere. Mit der Annahme dieses Minderheitsantrags würde die Vorlage aber auseinandergerissen. Deshalb lehnen wir diesen Antrag ab. Zudem wollen wir den Stimmberechtigten in dieser sehr wichtigen Frage das letzte Wort geben und wir wollen sie nicht bevormunden. Die CVP wird diesen Antrag geschlossen ablehnen.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Wie Sie von Heinz Kyburz schon gehört haben, wird ein Teil der EDU der Pistenverlängerung zustimmen. Die Argumente der ablehnenden Seite werde ich nun ebenfalls zu Protokoll geben. Dabei möchte ich festhalten, dass unsere ablehnende Haltung nicht auf Flughafenfeindlichkeit oder Wirtschaftsfeindlichkeit beruht. Uns stört die Koppelung der Glatt-Renaturierung mit dem

Pistenausbau. Nebst dem Fruchtfolgeflächen-Verlust von 30 Hektaren durch den Pistenausbau werden noch 80 Hektaren durch die projektierte Renaturierung vernichtet. Zu diesem enormen Kulturlandverschleiss können wir als aktive Bauern unmöglich Ja sagen. Der Pistenausbau ist nicht notwendig, da er das austarierte An- und Abflugregime sowie den Fluglärm einseitig auf zwei Regionen zementieren würde. Das heutige Pistensystem hat bei den stagnierenden Zahlen an Flugbewegungen für die Zukunft noch ausreichend Kapazität. Die EDU hat hier in diesem Rat schon mehrmals gesagt: Optimierung des An- und Abflugregimes vor Pistenausbauten. Wir erwarten, dass hier zuerst die Hausaufgaben gemacht werden, bevor die Diskussion über die Pistenverlängerung stattfindet. Der Flughafen Zürich benötigt weder heute noch morgen einen Pistenausbau. Das aktuelle Pistensystem steht für ein lärmneutrales Wachstum, das der Wirtschaft, der Volkswirtschaft, der Bevölkerung und der Umwelt gleichermaßen dient. Wir sind überzeugt, dass das heutige Pistensystem – also ohne Pistenausbau – auch in Zukunft eine konsensfähige Entwicklung des Flughafens ermöglicht. Danke.

Ursula Moor (SVP, Höri): Wir befassen uns heute mit dem Flughafen-Perimeter und damit automatisch mit der Frage, welches raumplanerische Korsett wir den Flughafengemeinden verpassen wollen. Der Regierungsrat und die Kommissionsmehrheit schlagen vor, Verlängerungen der West- und der Nordpiste in den kantonalen Richtplan aufzunehmen, und führen uns auch die raumplanerischen Konsequenzen vor Augen. Für einen Eingriff von solcher Tragweite braucht es triftige Gründe, und die sehe ich zusammen mit verschiedenen bürgerlichen Kolleginnen und Kollegen aus dem Bezirk Bülach und Dielsdorf bei den Pistenverlängerungen nicht. Ich hege diese Zweifel nicht aus einer Skepsis vor dem Flughafen. Als Gemeindepräsidentin einer flughafennahen Gemeinde erlebe ich die vielen Vorteile des Flughafens tagtäglich sehr direkt. Ich weiss um seine wirtschaftliche Bedeutung für die Region, den Kanton und für die Schweiz. Und ja, Herr Regierungsrat Ernst Stocker, ich bin mir meiner Verantwortung bewusst. Mit einer wirtschaftsfreundlichen Haltung haben aber Pistenverlängerungen nichts am Hut. Wachstum in allen Ehren, aber das soll qualitativ und nicht über unnötige Investitionen erfolgen. Dass sich der Flughafen aus dem bestehenden System qualitativ entwickeln kann, hat er in den letzten Jahren sehr erfolgreich bewiesen. Die

Flugbewegungen sind seit Jahren rückläufig. Kurz vor dem Swissair-Grounding im Jahr 2000 starteten und landeten in Zürich um die 320'000 Maschinen pro Jahr. 2003 waren es noch 269'000 und 2013 nur 263'000 jährlich. Das Passagiervolumen ist in den letzten Jahren gestiegen durch grössere und besser ausgelastete Flugzeuge. Das ist qualitatives Wachstum, das darüber hinaus auch ökologisch Sinn macht. Platz nach oben hat der Flughafen mehr als genug. Mit dem bestehenden Pistensystem können 350'000 Flugbewegungen problemlos abgewickelt werden. Dieses Polster reicht auf Jahrzehnte. Wieso also Pisten verlängern? Wieso ungenutzte Reserven schaffen? Wieso Gemeinden abstrafen, ohne den Hauch eines Gegenwertes zu erzielen? Wieso die regionale Entwicklung und damit das Gewerbe hemmen? Auch das schafft Arbeitsplätze und Wertschöpfung.

Sagen wir Ja zum Flughafen, aber setzen wir ein Zeichen für eine sinnvolle und qualitative Wachstumspolitik, damit die Wirtschaft und die Gemeinden gleichermassen langfristig vom Flughafen profitieren können. Ich bitte Sie, stimmen Sie dem Minderheitsantrag 7 zu, Objekt 1 «Westpiste 10/28, Verlängerung um 450 Meter nach Westen» und Objekt 2 «Piste 14/32, Verlängerung um 400 Meter nach Norden» nicht in den Richtplan aufzunehmen. Ich danke Ihnen.

Urs Hans (Grüne, Turbenthal): Wenn ich als Landwirt alle gehörten Argumente jetzt abwäge, so komme ich zum Schluss, dass es keine Erweiterung des Pistensystems braucht. Alle Landwirte hier im Saal haben nun die einzigartige Gelegenheit, sich für Kulturlandschutz einzusetzen, nachdem bereits viel zu viel davon geopfert wurde. Dank den technischen Errungenschaften in der Aviatik wird der Flughafen diesbezüglich in keiner Weise für die Zukunft geschwächt. Stimmen Sie dem Minderheitsantrag bitte zu. Besten Dank.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Vieles haben wir gehört, vieles stimmt, einiges nicht. Es wurde zweimal von einem Korsett für den Flughafen oder für die Flughafenregion gesprochen, einmal im Zusammenhang mit den Abgrenzungslinien, die als Korsett für das Wachstum der Gemeinden gesehen werden, und man wollte die Erweiterung nach innen, denn dann wäre es zum Korsett für den Flughafen geworden. Ein anderes Mal haben wir jetzt von Ursula Moor gehört, dass der Ausbau der Piste ein Korsett für die Flughafenregion

bedeuten würde. Und sie hat rhetorisch gefragt: Wieso die Pisten verlängern? Nun, sie hat auch gesagt, dass die Gemeinden vom Flughafen profitieren möchten. Wenn Sie das in Zukunft machen wollen, dann müssen Sie eine gewisse Entwicklung zulassen und dann brauchen Sie in einem Richtplan-Eintrag, der auf 25 Jahre hinausgeht, auch die Möglichkeit dieser Entwicklung und somit den Eintrag der Pistenverlängerung. Priska Seiler hat gesagt, Pistenausbauten seien nicht nachhaltig. Ich weiss nicht, woher sie diese Aussage hat, aber ich denke, wenn man es richtig macht, wenn die Pistenausbauten am richtigen Ort stattfinden, dann sind sie wirklich nachhaltig, dann können wir alle davon profitieren. Es ist auch so, dass dieser Rat hier drin nicht das letzte Wort hat. Nach Flughafengesetz ist es klar, dass über Länge und Lage der Pisten das letzte Wort beim Volk liegt. Und wir sollten jetzt mit einem Richtplan-Eintrag diesen Volksentscheid vorwegnehmen. Ich möchte Ihnen auch sagen: Wir haben letzte Woche im Richtplan andere Projekte, Entwicklungsprojekte, auch eingetragen, von denen wir nicht wissen, ob sie realisiert werden oder nicht. Wir sehen aber ein Entwicklungspotenzial und darum haben wir diese Einträge vorgenommen. Ich bitte Sie, hier jetzt nicht beim Flughafen eine Ausnahme zu machen, nur weil Sie Angst haben, dass dann etwas geschieht, das Sie nicht mehr steuern können. Sie können es sehr wohl steuern. Es wird eine referendumsfähige Vorlage geben, falls irgendwann einmal dieses Projekt zustande kommt. Und dann sprechen wir über die Investitionen, dann sprechen wir auch darüber, was es konkret bringen soll, konkret in diesem Moment, wenn das Projekt vorliegt. Und abschliessend, wenn der Kantonsrat dann entschieden hat, kann das Volk darüber bestimmen, wie es immer bei Flughafenfragen war und wie es auch in Zukunft sein sollte. Wenn wir hier im Richtplan jetzt diesen Volksentscheid vorwegnehmen und sagen, das Volk möchte das gar nicht sehen im Richtplan, dann machen wir sicher einen Fehler. Dann ist es ein Fehler, diesen Minderheitsantrag zu unterstützen. Ich bitte Sie, hier mit der Kommission, mit der KPB, diesen Eintrag zu machen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Wir sind bei einem zentralen Antrag, dem Antrag 7, in dieser Richtplanung. Und wir sind genau in einer Frage, die auf den Richtplan zugeschnitten ist, nämlich: Wir wollen – Sie sehen es auf dem Plan – die Raumsicherung für die Pisten 14/32 und 10/28 machen. In diesem Land, in der Schweiz und im Kanton

Zürich im Besonderen, wollen wir überall möglichst kleine Risiken und möglichst hohe Sicherheit. Und warum sage ich Ihnen das? Sie wissen es ja sicher, aber ich sage es Ihnen nochmals: Die Piste 10/28, die Westpiste, ist heute 2500 Meter lang. Die 16/34, die Landepiste von Norden her – Sie sehen es –, die ist 3700 Meter lang und die 14/32 ist 3300 Meter lang. Jetzt will man die Raumsicherung machen, um diese beiden Pisten zu verlängern. Zentral geht es darum und darum habe ich Sicherheit und Risiken angesprochen. Wir haben vorhin von den grösseren Fluggeräten geredet, beispielsweise A380. Der braucht eine längere Piste. Der Bund hat jetzt schon gesagt, die Piste 28 sei sehr kurz. Es könnte sein, dass ein Flugzeug mal in die Glatt stürzt. Man muss wahrscheinlich noch eine Verlängerung mit Schotter machen, damit das Flugzeug einsinkt, oder eben diese Pistenverlängerung. Es geht eigentlich um das. Und wenn wir im Juni 2014 im Bahnhof Löwenstrasse die längeren Perrons eröffnen am Bahnhof und überall im Kanton längere Perrons bauen, weil die Züge grösser sind, habe ich noch nie gehört, es sei ja unglaublich, was die Bahn für Wachstum macht. Wir wollen hier Sicherheit und mehr Flexibilität im Pistensystem mit längeren Pisten, weil die Fluggeräte grösser werden. Und auf die AGL, die wir vorher intensiv diskutiert haben, um das auch gleich noch zu sagen, wenn immer das Wort «Wachstum» und weiss ich was in den Mund genommen wird, auf die AGL haben diese Pistenverlängerungen keinen Einfluss. Das sind andere Gründe, die Pistenverlängerungen haben keinen Einfluss. Und Sie wissen es genau, auch wenn wir diese jetzt nicht eintragen – die sind im SIL eingetragen und die werden dann geplant. Ich möchte das auch dem Bauernpräsidenten sagen und den Bauern hier drin, er ist ja auch mein Präsident: Wenn der Bund das dann macht – ich bin nicht sicher, ob das besser ist, als wenn der Kanton Zürich auch dabei ist, denn so, wie wir den Bund kennen, ist er im Bereich der Fruchtfolgeflächen nicht der zuverlässigere Partner als wir. Dann ist es mir lieber, wenn Sie, die Bauernvertreter des Kantons Zürich den Finger darauf haben und sagen: Hier wollen wir mitreden, das soll nicht der Bund allein machen. Überlegen Sie sich gut, wie Sie stimmen. Und die Frage, Frau Seiler (*Priska Seiler Graf*) und Herr Egli (*Hans Egli*), die Sie aufgeworfen haben, was es für Auswirkungen hat und wie Straight ist? Klammer offen – Der Regierungsrat will keine Straights – Klammer geschlossen. Das ist die gleiche Message wie beim Wachstum. Genau diese Fragen, die Kosten, die Auswirkungen im Flugbe-

trieb, genau diese Fragen kommen hier auf den Tisch des Hauses, wenn wir über die Pistenverlängerung beraten. Und dann können Sie Ihre Meinung kundtun. Aber wenn Sie das jetzt machen, dann geben Sie genau dieses Signal nach Bern, das ich anfangs angesprochen habe: Der Kanton Zürich ist gebaut. Liebe Berner und Bernerinnen und Vertreter in den anderen Kantonen, uns ist es gleich, macht, wie ihr wollt.

Überlegen Sie es sich gut, ob das die Lösung ist. Darum machen wir diese Raumsicherung. Es ist nichts und gar nichts entschieden, sondern es ist eigentlich nur der Volkswille vollzogen, der gesagt hat, man soll diese Planungen fortführen. Man kann sie machen, entschieden wird später. Genau das haben fast 60 Prozent der Zürcherinnen und Zürcher gesagt und ich meine, das ist doch ein starkes, ein sehr starkes Argument, ich jedenfalls hatte noch nie ein so gutes im Rücken. Ich hoffe, Sie spüren es auch von hinten (*Heiterkeit*). Besten Dank. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Ratspräsident Bruno Walliser: Robert Brunner hat den Antrag auf Namensaufruf gestellt. Nach Paragraph 31 des Geschäftsreglements sind dazu 20 Stimmen notwendig.

Abstimmung

Für den Antrag, eine Namensabstimmung durchzuführen, stimmen 155 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 20 Stimmen erreicht. Es wird eine Namensabstimmung durchgeführt.

Namensabstimmung

Für den Minderheitsantrag 7 stimmen folgende 93 Ratsmitglieder:

Agosti Monn Theres (SP, Turbenthal); Barrile Angelo (SP, Zürich); Bellaiche Judith (GLP, Kilchberg); Bischoff Markus (AL, Zürich); Bloch Beat (CSP, Zürich); Bollinger Erich (SVP, Rafz); Brunner Robert (Grüne, Steinmaur); Büchi Renate (SP, Richterswil); Burlet Marcel (SP, Regensdorf); Bussmann Barbara (SP, Volketswil); Bütikofer Kaspar (AL, Zürich); Daurù Andreas (SP, Winterthur); Egli Hans (EDU, Steinmaur); Egli Ursina (SP, Stäfa); Erdin Andreas (GLP, Dürnten); Feldmann Stefan (SP, Uster); Ferro Ornella (Grüne, Uster);

Fischer Gerhard (EVP, Bäretswil); Frei Hans (SVP, Regensdorf); Geilinger Martin (Grüne, Winterthur); Gerber Rüegg Julia (SP, Wädenswil); Göldi Hanspeter (SP, Meilen); Golta Raphael (SP, Zürich); Gutknecht René (GLP, Urdorf); Gutmann Eva (GLP, Zürich); Guyer Esther (Grüne, Zürich); Hans Urs (Grüne, Turbenthal); Hasler Andreas (GLP, Illnau-Effretikon); Hauri Andreas (GLP, Zürich); Hauser Matthias (SVP, Hüntwangen); Häusler Edith (Grüne, Kilchberg); Heierli Daniel (Grüne, Zürich); Heuberger Catherine (SP, Zürich); Hildebrand Esther (Grüne, Illnau-Effretikon); Hodel Daniel (GLP, Zürich); Homberger Max (Grüne, Wetzikon); Huber Beat (SVP, Buchs); Huber Stefanie (GLP, Dübendorf); Hübscher Lilith Claudia (Grüne, Winterthur); Joss Rosmarie (SP, Dietikon); Kaeser Regula (Grüne, Kloten); Kläy Dieter (FDP, Winterthur); Kleiber Ruth (EVP, Winterthur); Lais Ruedi (SP, Wallisellen); Läubli Hans (Grüne, Affoltern a. A.); Loss Davide (SP, Adliswil); Mäder Jörg (GLP, Opfikon); Maeder Karin (SP, Rüti); Margreiter Ralf (Grüne, Zürich); Marthaler Thomas (SP, Zürich); Marti Res (Grüne, Zürich); Meyer Mattea (SP, Winterthur); Moor Ursula (SVP, Höri); Munz Roland (SP, Zürich); Peter Jacqueline (SP, Zürich); Petri Gabi (Grüne, Zürich); Rappazzo Pierre (GLP, Wädenswil); Reinhard Peter (EVP, Kloten); Rinderknecht Margreth (SVP, Wallisellen); Ritschard Peter (EVP, Zürich); Rohweder Maria (Grüne, Männedorf); Rusca Speck Susanna (SP, Zürich); Schaaf Markus (EVP, Zell); Schaffner Barbara (GLP, Otelfingen); Scherrer Werner (FDP, Bülach); Scherrer Moser Benno (GLP, Uster); Schmid Claudio (SVP, Bülach); Schmid Roman (SVP, Opfikon); Schoch Walter (EVP, Bauma); Schwarzenbach Beni (GLP, Zürich); Seiler Graf Priska (SP, Kloten); Sieber Hirschi Sabine (SP, Sternenberg); Späth Markus (SP, Feuerthalen); Spillmann Moritz (SP, Ottenbach); Spring Monika (SP, Zürich); Steinemann Barbara (SVP, Regensdorf); Steiner Kathy (Grüne, Zürich); Steiner Rafael (SP, Winterthur); Steiner Rolf (SP, Dietikon); Stofer Judith (AL, Zürich); Stutz Peter (SP, Embrach); von Planta Cyrill (GLP, Zürich); Wahlen Denise (GLP, Zürich); Welz Michael (EDU, Oberembrach); Widmer Céline (SP, Zürich); Winkler Gabriela (FDP, Oberglatt); Wirth Thomas (GLP, Hombrechtikon); Wolf Andreas (Grüne, Dietikon); Zeugin Michael (GLP, Winterthur); Ziegler Christoph (GLP, Elgg); Ziegler Sabine (SP, Zürich); Ziltener Erika (SP, Zürich); Zollinger Johannes (EVP, Wädenswil).

Gegen den Minderheitsantrag 7 stimmen folgende 76 Ratsmitglieder:

Albanese Franco (CVP, Winterthur); Abrecht Verena (BDP, Dietikon); Amacker Bruno (SVP, Zürich); Amrein Hans-Peter (SVP, Küsnacht); Arnold Martin (SVP, Oberrieden); Bachmann Ernst (SVP, Zürich); Bär Hansruedi (SVP, Zürich); Bartholdi Roger (SVP, Zürich); Borer Anita (SVP, Uster); Brazerol Rico (BDP, Horgen); Bürgin Yvonne (CVP, Rüti); Burtscher Rochus (SVP, Dietikon); Camenisch Linda (FDP, Bülach); Clerici Max F. (FDP, Horgen); Dalcher Pierre (SVP, Schlieren); Egli Karin (SVP, Elgg); Farner Martin (FDP, Oberstammheim); Fenner Bruno (BDP, Dübendorf); Frei Ruth (SVP, Gibswil); Frey Beatrix (FDP, Meilen); Fürst Reinhard (SVP, Illnau-Effretikon); Geistlich Andreas (FDP, Schlieren); Haab Martin (SVP, Mettmenstetten); Habicher Lorenz (SVP, Zürich); Haderer Willy (SVP, Unterengstringen); Häring Hans Peter (EDU, Wettswil a. A.); Haug Hanspeter (SVP, Weiningen); Heusser Hans-Heinrich (SVP, Seegräben); Hofer Jacqueline (SVP, Dübendorf); Hofmann Olivier (FDP, Hausen a. A.); Hunger Stefan (BDP, Mönchaltorf); Isler René (SVP, Winterthur); Isliker Walter (SVP, Zürich); Johner Brigitta (FDP, Urdorf); Keller Cornelia (BDP, Gossau); Kull Katharina (FDP, Zollikon); Kündig Jörg (FDP, Gossau); Kutter Philipp (CVP, Wädenswil); Kyburz Heinz (EDU, Männedorf); Langhard Walter (SVP, Winterthur); Langhart Konrad (SVP, Oberstammheim); Laufer Urs (FDP, Zürich); Lenggenhager Marcel (BDP, Gossau); Lucek Christian (SVP, Dänikon); Menzi Ruedi (SVP, Rüti); Mettler Christian (SVP, Zürich); Pinto Jean-Philippe (CVP, Volketswil); Portmann Hans-Peter (FDP, Kilchberg); Preisig Peter (SVP, Hinwil); Rath Hans Heinrich (SVP, Pfäffikon); Sauter Regine (FDP, Zürich); Scheck Roland (SVP, Zürich); Schmid Lorenz (CVP, Männedorf); Schneebeli Jakob (SVP, Affoltern a. A.); Schwab Daniel (FDP, Zürich); Senn Yves (SVP, Winterthur); Steiner Silvia (CVP, Zürich); Steinmann Armin (SVP, Adliswil); Stucker Rolf (SVP, Zürich); Suter Arnold (SVP, Kilchberg); Thomet Corinne (CVP, Kloten); Uhlmann Peter (SVP, Dinhard); Vogel Thomas (FDP, Illnau-Effretikon); Vogt Hans-Ueli (SVP, Zürich); Vollenweider Peter (FDP, Stäfa); Vontobel Erich (EDU, Bubikon); Walker Späh Carmen (FDP, Zürich); Weber Theresia (SVP, Uetikon a. S.); Weibel Katharina (FDP, Seuzach); Wettstein Sabine (FDP, Uster); Wiederkehr Josef (CVP, Dietikon); Wuhrmann Heinrich (SVP, Dübendorf); Wyss Orlando (SVP, Uster);

11090

Zanetti Claudio (SVP, Gossau); Zimmermann Rolf Robert (SVP, Zuzikon); Zuber Martin (SVP, Waltalingen).

Der Stimme enthalten haben sich folgende 3 Ratsmitglieder:

Gschwind Benedikt (SP, Zürich); Lalli Emy (SP, Zürich); Sulser Jürg (SVP, Otelfingen).

Abwesend sind folgende 6 Ratsmitglieder:

Gantner Alex (FDP, Uster); Holenstein Christoph (CVP, Zürich); Seiz Silvia (SP, Zürich); Trachsel Jürg (SVP, Richterswil); Wiesner Hans (GLP, Bonstetten); Züllig Hansueli (SVP, Zürich).

Der Rat setzt sich gegenwärtig aus 179 Mitgliedern zusammen. Nicht gestimmt hat usanzgemäss der Ratspräsident.

Der Kantonsrat beschliesst mit 93 : 76 Stimmen (bei 3 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag 7 zuzustimmen.

8

Minderheitsantrag Carmen Walker-Späh, Verena Albrecht, Max F. Clerici, Josef Wiederkehr:

Objekt «Retentionsfilterbecken (RFB), Oberglatt»

Das Objekt «Retentionsfilterbecken (RFB), Oberglatt» wird gemäss Antrag Regierung (V 4788) in den Richtplan aufgenommen: Nr.: 3, Objekt/Vorhaben: Retentionsfilterbecken (RFB), Gemeinde: Oberglatt; Koordinationshinweise: Einbettung in Landschaft und Abstimmung mit Bedürfnissen Naherholung; Generelle Entwässerungsplanung Flughafen; Abstimmung mit Sachplan Fruchtfolgeflächen (vgl. Pt. 3.2.3); Realisierungsstand: mittelfristig in Abstimmung mit SIL.

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren), Präsident der KPB: Die Mehrheit der KPB ist der Ansicht, dass sich das auch im SIL festgehaltene Retentionsfilterbecken in Oberglatt im grossen Perimeter des Flughafens unterbringen lassen müsste und dass dafür keine Fruchtfolgeflächen hergegeben werden müssen. Falls sich auf dem Flughafen-Perimeter doch Probleme ergäben, fragt es sich auch, ob man statt eines grossen

Beckens nicht mehrere kleine erstellen könnte. Auf diesen Minikonflikt mit dem SIL des Bundes sollte sich der Kanton einlassen, insbesondere weil der Bund bisher keine grosse Lust zeigte, von ihm und seinen Anlagen beanspruchte Fruchtfolgeflächen seinerseits zu kompensieren.

Zur Minderheit: Die Volkswirtschaftsdirektion hat der Kommission mit Schreiben vom 23. Oktober 2013 aufgezeigt, dass die Festlegung von Retentionsfilterbecken Sache des Bundes und somit des SIL ist. Der Elektrohof hat sich als bestgeeignet für eine solche Anlage erwiesen. Es ist fraglich, ob die Anlage anderswo innerhalb des Flughafen-Perimeters realisiert werden kann. Die beanspruchte Fruchtfolgefläche ist zu kompensieren.

Als Präsident der vorberatenden Kommission beantrage ich, diesen Minderheitsantrag nicht zu unterstützen.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Der Flughafen ist für eine umweltgerechte und effiziente Behandlung seiner Abwässer auf ein Retentionsfilterbecken angewiesen. Doch so wenig innerhalb des früheren Flughafen-Perimeters ausreichend geeignete Flächen zur Verfügung stehen, so wenig ist übrigens das Gebiet auch für den Ackerbau geeignet. Zwar sind in der Schweiz für die Entwicklungsplanung grundsätzlich die Gemeinden zuständig, der Flughafen erstreckt sich jedoch über fünf Standortgemeinden hinweg, was zur Erarbeitung eines sogenannten generellen Entwässerungsplans geführt hat. Dieser generelle Entwässerungsplan ist ein Planungsinstrument, das in der Gewässerschutzverordnung verankert ist. Auf der Grundlage dieser umfangreichen Planung ist das Gebiet Elektrohof als bester Standort ausgewählt und so auch im SIL festgelegt worden. Eine Streichung aus dem kantonalen Richtplan wäre nicht nur unzweckmässig, sondern sie wäre auch völlig wirkungslos. Das Gebiet «Elektrohof» ist gemäss Auskunft der Verwaltung im Übrigen eine Fruchtfolgefläche, die im Falle einer Realisierung zu kompensieren wäre, im Übrigen anders, als es das Flughafengebiet wäre. Aus der Sicht der Fruchtfolgeflächen kann man sicher nicht gegen diesen Antrag sein, im Gegenteil. Der Antrag macht Sinn, ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Der KPB-Präsident hat im Namen der KPB-Mehrheit die Streichung des Retentionsfilterbeckens damit begründet, dass das Becken innerhalb des Flughafen-Perimeters gebaut werden soll. Dies ist jedoch nur die Begründung eines Teils der Mehrheit. Der andere Teil, zu dem die Grünliberalen gehören, lehnt den Eintrag des Retentionsfilterbeckens ab, da es nur bei einer Verlängerung der Pisten gebraucht worden wäre. Wir sind also für eine ersatzlose Streichung.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Ich möchte es kurz machen. Analog zu den SABA (*Strassenabwasser-Behandlungsanlage*), die wir vor einer Woche besprochen haben, der Wasseraufbereitung, ist es natürlich auch wichtig, dass die Gewässer bei den Pisten ebenfalls gereinigt werden, bevor sie in die Grund- oder Oberflächengewässer gelassen werden. Hier spreche ich über Rückstände, ob es sich nun um den Abrieb der Pneus oder um Frostschutz, ölige Rückstände und kontaminierte Gewässer handelt. Ein Retentionsfilterbecken braucht es gemäss Umweltschutzgesetz. Es ist klar, dass die Redimensionierung nach dem Entscheid über Antrag 7 jetzt auch aufgenommen werden müsste. Es ist aber klar – es gibt Studien, die das zeigen –, dass das Retentionsfilterbecken auch innerhalb des Flughafen-Perimeters zustande kommen muss. Ergo müssen wir keinen separaten Antrag haben. Dieser Antrag ist abzulehnen.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Das Retentionsfilterbecken kann, wie es schon gesagt worden ist, unserer Überzeugung nach bei gutem Willen sehr wohl innerhalb des Flughafen-Perimeters platziert werden. Mit diesem Thema, das kann man sagen im Gegensatz zum vorherigen Thema, nehmen wir keinen Einfluss auf die brisanten Themen wie Ausrichtung, An- und Abflüge oder Kapazitäten, Pistenausbau et cetera. Es macht nach Meinung der SVP keinen Sinn, Flächen innerhalb des Flughafen-Perimeters als Fruchtfolgeflächen retten zu wollen. Diese sind weder als Fruchtfolgefläche berechnet noch sind sie für die ordentliche Produktion nutzbar. Hingegen kann innerhalb des Perimeters ganz bestimmt ein Retentionsfilterbecken platziert werden. Der Minderheitsantrag will die Ausdehnung des Flughafen-Perimeters lediglich, um das Retentionsfilterbecken extern auf zusätzlichem Landwirtschaftsland platzieren zu können. Die SVP bittet Sie daher, diesen Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 133 : 37 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 8 abzulehnen.

9

Minderheitsantrag Martin Geilinger, Edith Häusler, Monika Spring, Sabine Ziegler:

Ergänzung Koordinationshinweise

Die Koordinationshinweise sind zu ergänzen mit:

Neu beanspruchte fruchtfolgefähige landwirtschaftliche Flächen im Flughafenperimeter sind zu kompensieren.

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren), Präsident der KPB: Im SIL-Objektblatt vom 26. Juni 2013 hält der Bund fest: «Innerhalb des Flughafen-Perimeters legt der Kanton keine Fruchtfolgefähigkeiten fest.» Begründet wird das folgendermassen: «Das landwirtschaftliche Kulturland innerhalb des Flughafen-Perimeters wird entweder durch den Ausbau der Flughafenanlagen oder die ökologische Aufwertung beansprucht. Eine intensive ackerbauliche Nutzung wird nicht mehr möglich sein, solange der Flughafen in Betrieb bleibt.» Die Mehrheit respektiert diese Begründung.

Gemäss der Minderheit sind mögliche Fruchtfolgefähigkeiten zu kompensieren. Der Bund soll bei seinen eigenen Anlagen nicht nach Ausflüchten suchen.

Als Präsident der vorberatenden Kommission beantrage ich, diesem Minderheitsantrag nicht Folge zu leisten.

Die Beratung wird unterbrochen.

Begrüssung einer Delegation aus Bhutan

Ratspräsident Bruno Walliser: Ich unterbreche hier kurz unsere Debatte. Ich freue mich, auf der Tribüne den Präsidenten des Nationalrates von Bhutan, Herrn Doktor Sonam Kinga und seine Delegation begrüßen zu dürfen. Sie wird von Frau Lyonpo Dorji Choden, Ministerin für Arbeit und Siedlung, begleitet. Und für uns Kantonsräte: Der

National Council of Bhutan ist der Ständerat von Bhutan. Seine Delegation weilt auf Einladung von Regierungsrat Mario Fehr unter uns.

I hope you have had an interesting exchange of knowledge until now and I wish you a pleasant and productive stay here in Zurich. Thank you. (*Applaus.*)

Die Beratung wird fortgesetzt.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur): Ich könnte nun ein weiteres flammendes Votum für die Erhaltung von ackerfähigen Böden halten. Nun, die bürgerliche Einheitspartei wird ja diesen Antrag ablehnen, also hat das wenig Sinn. Es spielt aber auch nicht wirklich eine Rolle, wenn er abgelehnt wird. So können nämlich im Flughafen-Perimeter einfacher Ökoflächen geschaffen werden. «Gschäch nüt Schlimmers.»

Monika Spring (SP, Zürich): Ja, wir sind einfach prinzipiell der Meinung, dass Fruchtfolgeflächen, die dem Bund gehören, ebenso zu kompensieren sind wie andere Fruchtfolgeflächen, die irgendwie gebraucht werden. Das ist eigentlich der springende Punkt und ich verstehe nicht, warum der Bauernverband diesem Antrag nicht auch zustimmen wird. Natürlich, wie es Martin Geilinger gesagt hat, tut es uns nicht so weh. Wenn Sie diesen Antrag ablehnen, gibt es genügend Flächen für die Ökoflächen.

Verena Albrecht (BDP, Dietlikon): In der Kommission für Planung und Bau wurde zum Geschäft 4.7.1, Flughafen Zürich, vom 28. Juni 2011 bis 26. November 2013 während 920 Minuten, 15 Stunden und 30 Minuten diskutiert und die Diskussionen wurden auf 80 Protokollseiten festgehalten. Die Forderung zur Ergänzung der Koordinationshinweise bezüglich Fruchtfolgeflächen sind unnötig, weil sie bereits im Richtplan, Kapitel 3.2.2 aufgeführt sind. Es muss davon ausgegangen werden, dass die im Richtplan stehenden Aussagen zu Fruchtfolgeflächen, welche ja vom Bund genehmigt werden müssen, auch für sämtliche Bundesaufgaben relevant sind. Es kann kein Unterschied bestehen, ob eine aviatische, militärische oder eisenbahnrechtliche Beanspruchung geltend gemacht wird. Es gibt bis anhin keine

Vorzugsbehandlung für bestimmte Nutzergruppen, weder auf kantonaler noch auf Bundesebene. Der vorgegebene Mindestumfang von 44'440 Hektaren, welcher vom Bund für den Kanton Zürich vorgegeben ist, muss eingehalten werden. Und Akteure, welche eine flächenverzehrende Nutzung zu verantworten haben – dies ist die Flughafen Zürich AG –, werden mit der Plangenehmigung zur Kompensation verpflichtet werden. Nach intensivem Studium der doch schon etwas zurückliegenden Beratungen empfehle ich Ihnen als Sprecherin der BDP und der bürgerlichen Parteien, den vorliegenden Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 107 : 62 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 9 abzulehnen.

10

Minderheitsantrag Sabine Ziegler, Martin Geilinger, Edith Häusler, Barbara Schaffner, Monika Spring, Thomas Wirth:

Abschnitt c, zusätzlicher Abschnitt

c) Parkierung ausserhalb des Flughafenperimeters

Parkierungsanlagen im Umkreis von 15 km rund um den Flughafenkopf mit mindestens 20 Parkplätzen, welche für Benutzerinnen und Benutzer des Flughafens kommerziell betrieben werden, gelten als Nebenanlagen mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt und müssen die Bedingungen im Sinne von «b) Flughafenperimeter» erfüllen. Der Kanton überwacht die Parkplatzbilanz auch bezüglich Parkierungsanlagen ausserhalb des Flughafenperimeters, der Flughafen liefert die entsprechenden Angaben.

4.7.1.3 Massnahmen

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren), Präsident der KPB: Das «Valet Parking» kann nicht durch Richtplanbestimmungen, sondern nur durch gesetzliche Bestimmungen wirkungsvoll bekämpft werden. Auch die Gemeinden selber können durch Parkplatzverordnungen Einfluss nehmen und tun das teilweise auch. Die Mehrheit der Kommission sieht hier denn auch keine kantonale Aufgabe. Eine Kleinigkeit zur Einordnung des Antrages: Nebenanlagen können zudem nicht

ausserhalb des Flughafen-Perimeters liegen. Der Antrag wurde von einer knappen Mehrheit der KEVU gutgeheissen.

Gemäss Minderheit sind auch im Richtplan Grundsätze zum allseits unerwünschten Valet Parking festzuhalten. Die Kontrolle hat durch den Kanton zu erfolgen.

Als Präsident der vorberatenden Kommission beantrage ich Ihnen, diesem Minderheitsantrag nicht Folge zu leisten.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Wir haben uns schon im Rahmen des Verkehrsrichtplans letzte und vorletzte Woche über Modalsplit-Vorgaben und über neu aufkommende Formen des Transportes unterhalten. Hier möchte ich gern dieses neue Phänomen des bezahlten Chauffeurwesens oder des Valet Parkings im Detail ein wenig mit Ihnen besprechen. Es ist klar, dass der Flughafen einen Auftrag hat, seine Parkplätze, eine gewisse Anzahl Parkplätze für die Beförderung der Personen, die später ins Flugzeug steigen, zur Verfügung stellen muss. Es ist auch klar, dass der Flughafen sehr deutliche Modalsplit-Vorgaben hat, wie die Passagiere zum Flughafen kommen, mit welchem Anteil öffentlicher Verkehr und welchem Anteil privater motorisierter Verkehr. Es hat sich in der Zwischenzeit neu dieses Geschäft des Valet Parkings aufgetan und dieses Valet Parking – es sind drei Anbieter in der Region Kloten – hat sich wirklich zu einem neuen Businessmodell entwickelt und mit sehr viel Geschick sozusagen etabliert; Geschick für den, der damit Geld verdient, und Ungeschick für die Bewohnerinnen und Bewohner der Region und die Gemeinden, die in der Region dieses Neuaufkommen des Chauffeurwesens kontrollieren sollen, und Pech für den Flughafen, der seine Parkplätze für weitere Nutzungen zur Verfügung stellen will. Diese neuen Formen der Parkplätze können in Form des landseitigen Betriebes des Flughafens genutzt werden, ich denke hier an «Circle», ich denke hier an die verschiedenen Einkaufsmöglichkeiten, die der Flughafen hat und die nichts und gar nichts mit dem aviatischen Verkehr zu tun haben. Dieses Aufkommen des Valet Parkings wurde im Rahmen der Beantwortung einer Anfrage von Thomas Hardegger und Ruedi Lais sehr ausführlich besprochen und wir merken ganz klar, dass es nicht so kontrollierbar ist, wie wir uns das eigentlich erhoffen müssen, und geben die Verantwortung weiter an die Gemeinden, die das eben durch ihre Parkplatzverordnungen erfassen sollten.

Aus Sicht der SP geht das nicht an. Der Flughafen als Flughafenbetreiber und als verkehrsintensive Anlage hat eine Verantwortung, seine Modalsplit-Vorgaben einzuhalten. Und zweitens soll auch das Aufkommen der neuen Form von Mobilität, eben dieses Valet Parking, eingedämmt werden und es sollen auch neue Regelungen entwickelt werden, da, wo es möglich ist. Vielleicht ist es auch Zeit, dass für diese Thematik ein neuer Paragraf, ein neues Verständnis der Mobilität aufkommt. In unserem Antrag mit dem Umkreis der 15 Kilometer haben wir gesehen, dass es eigentlich möglich und messbar ist. Zweitens meinen wir, dass hier wirklich eine neue Form von Rechtsprechung gemacht und geschaffen werden soll. Der Richtplan gibt einen Ansatz. Weiter soll es sich dann auch im Strassengesetz in Form einer klaren Steuerung für dieses ganze Chauffeurwesen niederschlagen. Ich wünsche, dass dieser Antrag auch Unterstützung findet.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Wir haben eine ausgezeichnete Erschliessung des Flughafens mit dem ÖV und die SBB bieten in Zusammenarbeit mit dem Flughafen Gepäckaufgaben und Vorabend-Check-in an, sodass eigentlich kein Flughafenpassagier mehr darauf angewiesen ist, mit dem Auto zum Flughafen zu kommen und dort einen Parkplatz zu benützen. Um mehr Passagiere mit dem ÖV an den Flughafen zu bringen, soll das Parkplatzangebot deshalb bewusst knapp und entsprechend teuer gehalten werden. Natürlich sind bei steigenden Preisen schnell findige Unternehmer zur Stelle, um alternative Angebote zu machen. Im Prinzip ist das ja ein begrüssenswerter Marktmechanismus. In diesem Fall jedoch sind die Kosten für die Allgemeinheit durch den zusätzlichen Verkehr so hoch, dass Restriktionen und Kontrollmechanismen eingeführt werden müssen. Weiter sei auch daran erinnert, dass wir vor zwei Wochen unisono von innerer Verdichtung gesprochen haben. Die Nutzung von Bauzonen für Parkplätze ist genau das Gegenteil davon. Wir werden also den Minderheitsantrag 10 wie auch den Antrag 16 unterstützen.

Roland Scheck (SVP, Zürich): Man kann zum Thema «Valet Parking» durchaus geteilter Meinung sein, es gibt Vorteile und es gibt auch Nachteile. Aber die Nachteile sind ganz sicher nicht so dramatisch, wie sie hier in diesem Minderheitsantrag dargestellt werden. Valet Parking hat ganz bestimmt nicht – Zitat – «erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt», das ist natürlich heillos übertrieben. Abgese-

hen davon ist dieser Minderheitsantrag aus einer formalen Sicht gar nicht zulässig, weil ein Richtplan-Eintrag nämlich nur Anlagen betreffen kann, die innerhalb des Flughafen-Perimeters liegen. Die Anlagen des Valet Parkings befinden sich ja eben genau ausserhalb des Perimeters, also ist ein Richtplan-Eintrag hier ja gar nicht möglich. Hinzu kommt, dass das Valet Parking auch nicht mittels Richtplan unterbunden werden kann. Dazu bräuchte es Bestimmungen auf Gesetzesebene, insbesondere im Planungs- und Baugesetz. Also dieser Antrag ist eigentlich wirkungslos, so wie er daherkommt. Und vielleicht noch eine grundsätzliche Bemerkung: Ein Angebot wie Valet Parking kann nur entstehen, wenn man mit Verboten und Restriktionen die Nachfrage danach schürt. Eingriffe machen halt erfindetisch. Also wenn Sie das Valet Parking wirklich weghaben wollen, dann müssten Sie sich eigentlich dafür einsetzen, dass die Restriktionen gegenüber dem motorisierten Zubringerverkehr gelockert werden. Das wäre der zielführende Weg, aber das wollen Sie ja auch nicht. Nun, die bürgerlichen Fraktionen, für die ich alle spreche, werden diesen Minderheitsantrag ablehnen.

René Isler (SVP, Winterthur): Wir haben es gehört, dass der Flughafen angeblich sehr gut erschlossen ist mit dem ÖV. Dem ist entgegenzuhalten: Wo Menschen nach dem Fliegen ankommen beziehungsweise dort, wo Menschen abfliegen, kommen auch Menschen wieder nach Hause. Und wenn Sie das Einzugsgebiet des Flughafens Zürich Kloten anschauen, werden Sie feststellen, dass es Destinationen gibt, bei denen Sie, wenn Sie nach Hause kommen, irgendwie in Richtung Süddeutschland oder Ostschweiz gar keine ÖV-Mittel haben, mit denen Sie nach Hause kommen. Ich würde meiner Tochter nicht sagen «Übernachte abends um halb elf im Flughafen», wenn sie irgendwo Richtung Bündnerland fahren muss. Ich würde sie abholen und wäre froh, dass sie wieder gesund zu Hause ist. Und betreffend die ganze Parkraumbenützung für die Parkplätze, liebe Kolleginnen und Kollegen und auch Gemeindevertreterinnen und -vertreter: Was ist denn noch Gemeindehoheit, wenn nicht die Benützung des öffentlichen Raumes? Ich bin dezidiert dagegen, dass wir vom Kanton den Gemeinden jetzt auch da im Zusammenhang mit dem Flughafen-Perimeter vorschreiben, was sie tun dürfen und was nicht. Auch an die Grünliberalen: Wenn Sie das bisschen «liberal», das Sie noch auf Ihrer Fahne haben, nicht einfach nur Makulatur werden lassen wollen,

seien Sie liberal und sagen Sie doch «Dann geben wir das den Gemeinden in ihre Hoheit und die sollen das machen, was sie für richtig halten».

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 79 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 10 abzulehnen.

4.7.1.3 Massnahmen

a) Kanton

11

Minderheitsantrag Sabine Ziegler, Martin Geilinger, Edith Häusler, Barbara Schaffner, Monika Spring, Thomas Wirth:

3. Absatz, Neufassung

... und passt sie bei Bedarf nach innen an.

Der Kanton ...

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Wir haben schon vorher über die Abgrenzungslinie gesprochen. In diesem Antrag geht es wiederum um die AGL, die sich nur nach innen anpassen kann. Und wenn es irgendwelche Anpassungen gibt mit den neuen technologischen Entwicklungen und klar einem verbesserten, einem stets verbesserten Flugregime oder auch Abrollwegen, kann diese Pistenanpassung auch verkleinert werden. Wir haben jetzt auch deutlich gesehen, dass die Anzahl Flüge in den letzten Jahren klar abgenommen hat. Und zweitens haben wir die zwei Pistenverlängerungen im Antrag 7 abgelehnt. Das zeigt ja wiederum, dass eine Anpassung der Abgrenzungslinie nach innen Sinn macht. Ich hoffe, dass Sie nach der Diskussion über Antrag 7 auch diesem Antrag Folge leisten werden.

Erich Bollinger (SVP, Rafz): Wie beim Minderheitsantrag 2 soll auch hier eine einseitige Anpassung nach innen stattfinden. Eine Überprüfung und anschliessende Anpassung soll aber auf beide Seiten möglich sein. Die Bürgerlichen werden den Minderheitsantrag ablehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 79 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 11 abzulehnen.

12

Minderheitsantrag Barbara Schaffner, Martin Geilinger, Edith Häusler, Monika Spring, Thomas Wirth, Sabine Ziegler:

4. Absatz, 2. Satz, Ersatz

... werden.

Ausserhalb der Abgrenzungslinie sollen Einzonungen und Erschliessungen von Bauzonen für lärmempfindliche Nutzungen aufgrund einer umfassenden raumplanerischen Interessenabwägung auch bei einer Überschreitung der Planungswerte möglich sein, sofern das betreffende Gebiet

a. in den Handlungsräumen «Stadtlandschaft» oder «urbane Wohnlandschaft» liegt, oder

b. innerhalb des überbauten Gebiets und im Einzugsbereich von 300 Metern einer S-Bahn-Station oder im Einzugsbereich von 150 Metern einer Haltestelle eines anderen öffentlichen Verkehrsmittels mit jeweils mindestens acht Halten pro Stunde liegt, oder

c. innerhalb des überbauten Gebiets liegt und bereits groberschlossen ist (Stand Ende 2011).

Innerhalb ...

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren), Präsident der KPB: Während die KPB-Mehrheit eine genauere Regelung innerhalb der AGL befürwortet hat, soll es ausserhalb der Abgrenzungslinie nicht zu allzu starren Vorschriften kommen, sodass eine Prüfung des je spezifischen Einzelfalls möglich wird. Die Formulierung «ausserhalb der Abgrenzungslinie soll die Siedlungsentwicklung aufgrund einer umfassenden raumplanerischen Interessenabwägung auch bei einer Überschreitung der Planungswerte möglich sein» ermöglicht klar nicht einfach alles, gewährt aber den eventuell benötigten Spielraum im Einzelfall.

Die Minderheit will den Fall der Planwertüberschreitung ausserhalb der AGL ebenso genau regeln wie den der Überschreitung innerhalb der AGL und den Gemeinden so eine Handhabe geben.

Als Präsident der vorberatenden Kommission beantrage ich, diesen Minderheitsantrag nicht zu unterstützen.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Der Unterschied ist nicht so gross, wie man meinen könnte. Aber es ist ganz wichtig, da wir in einem Bereich sind, der tatsächlich auch noch vom Fluglärm belastet werden kann, dass wir präzise sind und präzise sagen, was wir wollen. Und das machen wir, indem wir diesem Antrag zustimmen und uns nicht auf das «vor allem» abstützen, was dann wiederum sehr viele Auslegungsfragen öffnet. Daher bitte ich Sie, stimmen Sie diesem Minderheitsantrag zu und sagen Sie klar und deutlich, welche Entwicklung Sie in diesem Bereich möchten.

Roland Munz (SP, Zürich): Es herrscht ja weitgehende Einigkeit dahingehend, dass eben ausserhalb der Abgrenzungslinie die Siedlungsentwicklung auch bei einer Überschreitung der Planungswerte grundsätzlich möglich sein soll. Hier sind sich alle einig. Die Minderheit hat nun das Denkgebot aufgenommen und sich überlegt, wann denn solche Möglichkeiten überhaupt bestehen sollen. Denn die Minderheit ist der Meinung, dass lediglich bei sogenannten «umfassender raumplanerischer Interessensabwägung» eine zu unklare Formulierung ist, sodass hier mit der bestehenden unklaren Formulierung eben mehr Rechtsunsicherheit als Rechtssicherheit geschaffen würde. Die Minderheit regt darum an, diesen unklaren Begriff der «umfassenden Interessensabwägung» zu konkretisieren und damit im Sinne einer Rechtssicherheit Klarheit zu schaffen, wann dann eben genau bei einer Überschreitung der Planwerte weiterhin Möglichkeiten bestehen sollen. Ich beantrage Ihnen deshalb im Namen der SP-Fraktion, diesem Minderheitsantrag hin zu mehr Klarheit im Richtplan zuzustimmen.

Erich Bollinger (SVP, Rafz): Der Richtplan-Text aus der Kommission reicht aus und es braucht keine erneute Erwähnung über die Erreichbarkeit via ÖV, da dies bereits bei den Karteneinträgen vermerkt ist und auch darauf hingewiesen wird. Die Bürgerlichen werden den Minderheitsantrag ablehnen.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur): Es geht hier um die Umsetzung des Raumordnungskonzepts, der Leitlinie, die wir dort in Einig-

keit, in Einhelligkeit festgelegt haben. Konkret haben wir dort gesagt, 80 Prozent der Bevölkerungszunahme soll in den Stadtlandschaften und den urbanen Wohnlandschaften stattfinden und sie soll in gut mit der S-Bahn erschlossenen Gebieten stattfinden. Die Konkretisierung können Sie hier an der Leinwand lesen. Die Grünen sind konsequenterweise für die Leitlinien im ROK und auch für diese Konkretisierung und stimmen hier Ja.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 98 : 73 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 12 abzulehnen.

13

Minderheitsantrag: Sabine Ziegler, Monika Spring:

7. Absatz, zusätzlicher Absatz

... ausgestattet werden.

Der Kanton unterstützt innerhalb der Abgrenzungslinie bei bestehenden Gebäuden (Baubewilligung vor dem 1. Juli 2012) energetische Gesamtanierungen gemäss Energiegesetz und die Ausstattung mit einem hochwertigen Schallschutz (Art 5 Abs. 2 und 3 Verordnung über den Zürcher Fluglärm-Index) und schöpft seine Möglichkeiten im Bewilligungsverfahren aus, damit diese Gebäude mit Komfortlüftungen (Zu- und Abluft sowie Wärmerückgewinnung) ausgestattet werden. Die Flughafenhalterin finanziert aus der Erhebung von Lärmgebühren alle obigen Massnahmen zum Schallschutz und energetische Massnahmen, die wesentlich zum Schallschutz beitragen. Weitere energetische Massnahmen für diese Gebäude können vom Kanton (Art. 16 Energiegesetz) gefördert werden.

Der Kanton koordiniert ...

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren), Präsident der KPB: Mit der neuen ZFI-Verordnung ist beim kantonalen Fonds Hilfe vorgesehen. Der Flughafenfonds hingegen ist rechtlich nur verpflichtet, Sanierungen nach Lärmschutzverordnung zu machen. Alles, was darüber hinausgeht, beruht auf Freiwilligkeit. Ein Richtplaneintrag kann auch keine solche Verpflichtung schaffen, selbst wenn man das möchte. Der Richtplan ist nicht Gesetz. Deshalb ist das Anliegen, ganz gleich wie

man sich inhaltlich dazu stellt, in einem Richtplan fehl am Platz. Die Minderheit will dem Anliegen im Richtplan einen Weg vorbahnen. Ich beantrage Ihnen als Kommissionspräsident, diesen Minderheitsantrag nicht zu unterstützen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Der Antrag hat zwei Teile. Die Ergänzungen zu Absatz 7 sind die folgenden: Einerseits wollen wir nicht nur den Minergie-Standard in der Richtplanung festlegen. Wir sagen, dass die energetischen Standards sich rasant entwickeln, ich denke jetzt an Minergie P, ich denke aber auch an Minergie A, ich denke aber auch an die ganze Serie der MuKEn (*Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich*) und die Revision dieser MuKEN-Vorgaben, die in den nächsten Jahren in Angriff genommen werden müssen. Ergo wollen wir ergänzen und sagen, es muss der nächste oder der beste Standard für die energetische Sanierung vorherrschen und nicht ein Standard, der vielleicht in zehn Jahren nur als Relikt des letzten Jahrhunderts angeschaut wird. Der zweite Teil, über den Pierre Dalcher gesprochen hat, hat eigentlich mit einem klaren Prinzip der Verursachergerechtigkeit zu tun. Der Flughafenhalter ist verpflichtet, mit den Lärmgebühren sowohl den Lärmschutz als auch diese energetischen Sanierungen zu bezahlen. Es ist nichts als fair. Derjenige, der den Mehrwert abschöpft – ich denke hier an die Aviatik –, der sollte auch zurückgeben, was er oder sie an externen Kosten verursacht. Schon heute darf die Aviatik in verschiedenen Bereichen Vorteile geniessen, ich denke immer noch an die fehlende Kerosin-Besteuerung. Eine kleine Anpassung im Rahmen der zu bezahlenden Leistungen für den Lärm und die diversen Emissionen – ich denke hier, Priska Seiler Graf hat es gesagt, an die zahlreichen Luftschadstoffe –, die müssen bezahlt werden. Wir wissen ja, das ganze Gebiet um den Flughafen ist weiterhin ein lufthygienisches Sanierungsgebiet. Deshalb müssen alle Träger und alle, die einen Schritt machen können, auch wirklich bezahlen und nicht nur über Gutes sprechen. Es braucht hier Taten. Eine Tat ist die Bezahlung des Schallschutzes und der energetischen Massnahmen.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Gute Wärmedämmung ist üblicherweise auch ein guter Schallschutz oder umgekehrt. Komfortlüftungen erzeugen nicht nur ein komfortables Innenklima bezüglich der Temperatur- und Luftqualität, sondern auch bezüglich des Lärms,

denn die Fenster müssen zum Lüften nicht mehr geöffnet werden. Eine Komfortlüftung ist also die viel bessere Lösung als eine automatische Fensterschliessung. Die weitgehende Übereinstimmung von Schallschutzmassnahmen und energetischen Sanierungen ist schon der mitberichtenden KEVU aufgefallen. Mehr noch als in der KPB wurden dort Ideen gewälzt, die beiden Anliegen zu verknüpfen. Die Anträge dazu kamen von allen Seiten und wurden schliesslich aber alle wieder zurückgezogen. Es hat sich gezeigt, dass es kaum möglich ist, mehr herauszuholen, als schon in der Vorlage der Regierung steht. Eine Finanzierung von energetischen Massnahmen aus den Lärmgebühren, die über den definierten Katalog von Kriterien zur Finanzierung von Schallschutzmassnahmen und Entschädigungszahlungen hinausgehen, würden wir zwar sehr begrüssen, sie kann rechtlich aber nicht eingefordert werden. Angesichts der jetzt schon ausufernden Rechtsstreitigkeiten um Entschädigungszahlungen und Finanzierungen von Schallschutzmassnahmen verzichten wir hier darauf, die Grundlage für weiteres Juristenfutter zu schaffen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ich wurde zu meiner Überraschung anfangs der Debatte vom Volkswirtschaftsdirektor (*Regierungsrat Ernst Stocker*) gelobt, ich revanchiere mich jetzt gerne. Veteranen in diesem Politikfeld wissen, dass einfach alles grundsätzlich immer schwierig ist, sobald es um den Flughafen oder Fluglärm geht. Wir haben mit der ZFI-Verordnung respektive der Revision eine Art Vergleich. Pragmatisch: Es geht etwas, wir hören von Ursula Moor, dass das auf gutem Weg ist. Wir sind jetzt halbwegs zufrieden und wollen das so halten.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 134 : 34 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 13 abzulehnen.

14

Minderheitsantrag Sabine Ziegler, Martin Geilinger, Edith Häusler, Barbara Schaffner, Monika Spring, Thomas Wirth:

8. Absatz, 2. Satz, Neufassung

Er stellt zusammen mit Regionen, Gemeinden und der Flughafenhalterin sicher, dass durch den Bau von Flughafenanlagen erforderliche ökologische Ersatzmassnahmen (vgl. Art. 3 und Art. 18 Abs. 1ter Natur- und Heimatschutzgesetz, NHG, Art. 7 Abs. 1 und 2 Waldgesetz, WaG) auf die kantonalen Schutzkonzepte (vgl. Pt. 3.6) abgestimmt werden. Er koordiniert ...

Sabine Ziegler (SP, Zürich): In Absatz 8 geht es um den ökologischen Ausgleich für den in Anspruch genommenen Flecken im Flughafen-Perimeter. Gemäss Regierungsrats-Text sollen nur Massnahmen geprüft werden. Das ist für die SP zu wenig. Wir fordern, dass wirklich ein koordiniertes Vorgehen zwischen Flughafenhalter, Kanton und Region klar und deutlich gemacht werde. Der ökologische Ausgleich muss bekanntlich kooperativ zwischen Gemeinde und Region stattfinden. Und hauptsächlich in der Region müssen diese Ausgleiche passieren. Ich kann kurz über einen naturökologischen Ausgleich sprechen, den ich ein bisschen mitbekommen habe, es ist das Gebiet «Hundig» in Glattfelden. Ich musste wirklich feststellen, dass es in diesem Gebiet, wo eine Wasserwiesenwirtschaft wieder aufgenommen werden soll, der Flughafen sehr unkooperativ vorgegangen ist im Zusammenhang mit der Gemeinde und der Region. Das war eher problematisch und ich meine, dass der Flughafenhalter auf Anliegen eingehen muss und dies aber klar und deutlich in guter Kooperation, in guter Kommunikation mit der Region und den Gemeinden. Der ökologische Ausgleich ist dringend notwendig.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Der Flughafen Zürich wurde bekanntlich nach dem Zweiten Weltkrieg inmitten einer ökologisch äusserst wertvollen Moorlandschaft erstellt. Auch heute noch sind die Pisten von Flachmoorgebieten nationaler Bedeutung umgeben. Zudem gibt es zahlreiche weitere botanisch wertvolle Flächen auf dem Flughafenareal. Für uns Grüne ist deshalb klar, dass die Flughafenanlagen auch deshalb nicht zu weit ausgebaut werden dürfen, sondern dass die letzten Überbleibsel dieser bedrohten Lebensräume ungeschmälert erhalten bleiben müssen. Wir fordern deshalb in diesem Minderheitsantrag, dass, falls solche Flughafenanlagen ausgebaut und somit ökologische Ersatzmassnahmen nötig werden sollten, diese auf die kantonalen Schutzkonzepte abgestützt werden müssen. Die Aufforstung von Fichten-Monokulturen in Flachmooren, wie sie Mitte

letzten Jahrhunderts als ökologische Ersatzmassnahmen vorgenommen wurden, sind zum Glück passé, die Folgen davon aber an vielen Orten noch deutlich sichtbar. Damit unsere Nachkommen in 50 Jahren nicht wieder mit ähnlichen Altlasten zu kämpfen haben, ist es eben wichtig, dass zukünftig Ersatzmassnahmen genau auf die Schutzziele des Kantons abgestimmt werden müssen. Nur so kann garantiert werden, dass Ersatzmassnahmen auch langfristig wirklich ein Ersatz von verlorengegangenen Flächen sind. Und noch an den Bauernverband und zu Hans Frei mit seinem Eingangsvotum: Ich hätte mir schon gewünscht, dass Sie sich in den letzten zwei Wochen bei den Kapiteln «Siedlung» und «Verkehr» auch so stark fürs Kulturland eingesetzt hätten. Es ist ja schön, dass Ihnen das Kulturland in der Zwischenzeit wieder ans Herz gewachsen ist, aber ich kann Sie beruhigen: Durch Revitalisierungen wurde bisher mehr Kulturland geschaffen als vernichtet. Beim Strassen- und Siedlungsbau indessen ist das leider nicht der Fall. Seien Sie also in Zukunft doch etwas konsequenter und schützen Sie das Kulturland dort, wo es wirklich nötig ist.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Ich glaube, mit dem Kulturland hat dieser Artikel wirklich nichts zu tun. Einfach als Anmerkung: Wir setzen uns ein für Kulturland, lassen uns aber nicht vor den Karren der Verhinderungsparteien spannen. Das ist vielleicht der grosse Unterschied. Dann dieser Antrag, der hier ist: Das ist, gelinde gesagt, leeres Stroh gedroschen oder der Leerlauf vom Leerlauf, was hier gefordert wird. Es gibt Hinweise auf Gesetze, die gelten – Punkt. Und was muss das jetzt noch in den Richtplan geschrieben werden, dass Gesetze gelten. Wenn wir das machen würden, wäre der Richtplan etwa 1000 Seiten stark. Also namens der kooperationswilligen Bürgerlichen, um das vielleicht einmal etwas zu definieren, bitte ich Sie, den Antrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 81 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 14 abzulehnen.

15

Minderheitsantrag Martin Geilinger, Edith Häusler, Barbara Schaffner, Monika Spring, Thomas Wirth, Sabine Ziegler:

9. Absatz, 1. Satz, zusätzlicher Satz

... (vgl. Pte. 4.1 bis 4.6). Er entwickelt die Erschliessung durch den öffentlichen und den privaten Verkehr so, dass die Anzahl Fahrten des motorisierten Verkehrs nicht zunimmt. Er entwickelt ...

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren), Präsident der KPB: Die Forderung, dass der MIV-Verkehr zum und ab dem Flughafen absolut nicht zunimmt, auch bei eventuell steigender Gesamtverkehrsmenge, verträgt sich nicht mit dem letzte Woche im Kapitel 4.5.2 festgelegten Modalsplit-Ziel. In diesem Kapitel 4.5.2 heisst es nämlich gemäss unserem Beschluss: «Der Umfang und die Bewirtschaftung der Parkierungsanlagen im Flughafen-Perimeter orientieren sich am Ziel, wonach bis zum Jahr 2020 42 Prozent und bis zum Jahr 2030 46 Prozent aller Personenwege im Ziel- und Quellverkehr zu den Flughafen- und Nebenanlagen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erfolgen haben.» Wir haben also einen Modalsplit und kein absolutes Verbot von MIV-Zuwachs festgelegt. Diesen Beschluss sollte man nicht kehren. Insbesondere darum nicht, weil der Kanton Zürich nur beschränkten Einfluss auf die Gesamtverkehrsentwicklung an einem nationalen Flughafen hat. Dieser Einfluss wird durch gute ÖV-Verbindungen im Kanton bereits wahrgenommen. Die Minderheit will keine Zunahme am MIV-Verkehr am Flughafen, und zwar eben absolut gesehen. Als Präsident der vorberatenden Kommission beantrage ich, diesen Minderheitsantrag nicht zu unterstützen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Wir haben an den letzten Sitzungen des Öftern über den Modalsplit gesprochen, gerade in dieser ausserordentlich stark belasteten Region mit ihrer guten und mit der Erweiterung der Glattalbahn noch verbesserten Erschliessung durch den ÖV müssen an ein Gesamtverkehrskonzept in der Flughafenregion ehrgeizige Ziele gesetzt werden. Die Fahrten des motorisierten Individualverkehrs sollen nicht weiter zunehmen. Und da spreche ich auch zu Antrag 16. In dem Fall braucht es auch keine weiteren Parkplätze.

Marcel Burllet (SP, Regensdorf): Der Flugplatz ist ja eigentlich kein Flughafen, sondern ein Einkaufszentrum und eine Parkplatzanlage, das habe ich Ihnen schon einmal gesagt in der Richtplan-Debatte. Und es ist wirklich so, es rentiert. Lesen Sie den neusten Geschäftsbericht der Flughafen AG Unique. Es rentiert, Parkplätze zu bewirtschaften, das wissen Sie, sonst gäbe es auch nicht diese privaten Angebote. Es ist, wie mein Vorredner Robert Brunner gesagt hat: Wir wollen hier einen guten Modalsplit. Wenn wir schon alle Finanzierungen gemacht haben, um diesen Flughafen als praktisch den allerbesten – ich sage jetzt mal – in Europa an den öffentlichen Verkehr anzuschliessen, dann muss es auch Folgen haben. Wir können dem Flughafen übrigens nicht blind vertrauen. Es gibt ja diese periodischen Verkehrsmittelwahl-Erhebungen. Sie können sich übrigens auch bewerben, es gibt 25 Franken Stundenlohn, freie Verpflegung und Reisekosten. Sie müssen Deutsch, Französisch und Englisch können und dann befragen Sie die Passagiere. Es ist eine Zahl da: 46,3 Prozent Modalsplit. Es ist klar, wir wollen einfach den Flughafen im Prinzip noch ein bisschen umweltfreundlicher machen, das sehen Sie in diesem Antrag. Wenn er schon so gut durch den ÖV erschlossen ist, in den letzten Jahren ist auch noch das Tram dazugekommen, dann muss das Konsequenzen auf den Modalsplit haben. Sonst sind unsere Investitionen in den Sand gesetzt. Das wollen wir nicht. Wir wollen, dass die Anzahl Fahrten des motorisierten Verkehrs nicht zunimmt, das ist eine ganz wichtige Forderung.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Auch ich behandle die beiden Minderheitsanträge 15 und 16 gleich zusammen, denn sie verfolgen beide dasselbe Ziel: Sie wollen Restriktionen für den motorisierten Verkehr vom und zum Flughafen in diesem Richtplan-Kapitel festlegen. Der Antrag 15 versucht dies zu erreichen, indem die Anzahl Fahrten des MIV limitiert werden soll. Natürlich ist eine ausgezeichnete Erschliessung des Flughafens durch den ÖV von zentraler Bedeutung. Es muss dafür gesorgt sein, dass die Passagiere schnell und unkompliziert per Zug, Bus oder Tram an den Flughafen kommen. Diesbezüglich haben wir ja auch Hervorragendes erreicht. Vom Hauptbahnhof aus fährt mindestens alle zehn Minuten ein Zug an den Flughafen. Von Basel, Bern, Genf und Sankt Gallen und selbst von Dietikon kommt man ohne Umsteigen direkt ins Flughafengebäude. Und darüber hinaus gibt es noch diverse weitere Tram- und Buslinien.

Ich würde also behaupten: Wer mit dem ÖV zum Flughafen will, dem sind keine Grenzen gesetzt. Aber es gibt auch Situationen, in denen der ÖV keine Alternative ist, sei es aufgrund des Gepäcks oder der ÖV-Situation am Abreiseort. Und teilweise ist es auch schlichtweg nicht möglich, denken Sie nur an ältere Leute oder Familien mit Kindern und auch an all die Handwerker, die im und um den Flughafen im Einsatz sind. Sie sind zu einem grossen Teil auf die Fahrzeuge angewiesen. Der kantonale Richtplan legt schon Eckwerte bezüglich Verkehr vor. Deshalb brauchen wir keine «Lex Flughafen».

Noch umfassender erscheint die Forderung von Antrag 16. Eine Begrenzung der Parkplätze ist eindeutig nicht das richtige Mittel, um den Autoverkehr zum Flughafen zu begrenzen. Es lässt sich wohl ausschliessen, dass wegen einer künstlichen Verknappung die Fluggäste nachhaltig auf das Auto verzichten würden, sondern viel wahrscheinlicher ist, dass sie sich vermehrt holen und bringen lassen, wodurch es zu Doppelfahrten kommt. Oder sie kurven so lange am Flughafen herum, bis sie doch noch irgendwo einen freien Parkplatz ergattern können. Es ist wichtig, dass wir bei dieser Teilrevision des Richtplans die ökologischen Aspekte immer im Blickwinkel haben, aber eine solche Massnahme würde die Umwelt sogar noch stärker belasten als entlasten. Die Zahl der Fahrten per MIV lässt sich so nicht begrenzen. Und es ist auch eine höchst fragwürdige Handhabung, an einem Flughafen den Verkehr durch die Anzahl Parkplätze regeln zu wollen. Sie schadet eher der Wettbewerbsfähigkeit, als dass sie der Ökologie nützt.

Wir werden aus diesem Grund beide Minderheitsanträge ablehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 81 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 15 abzulehnen.

16

Minderheitsantrag: Monika Spring, Martin Geilinger, Edith Häusler, Barbara Schaffner, Thomas Wirth, Sabine Ziegler:

9. Absatz, 2. Satz, zusätzlicher Satz

... um (vgl. Pt. 4.1.1d). Die Anzahl der dem Flughafen und seinen Nebenbetrieben zur Verfügung stehenden Parkplätze darf nicht zunehmen.

Der Regierungsrat ...

Monika Spring (SP, Zürich): Wir wollen wirklich keine Zunahme des motorisierten Verkehrs am Flughafen und dazu ist natürlich entscheidend, dass wir auch nicht mehr Parkplätze anbieten. Denn nicht nur der Fluglärm beeinträchtigt die Lebensqualität der Menschen, die in der Flughafenregion wohnen, sondern eben auch der sehr starke Verkehr. Und wenn Sie sehen, in der Planung sind 2020, also bis in sechs Jahren, sind im Flughafengebiet weitere 8000 Parkplätze zusätzlich vorgesehen. Das ist nicht nachhaltig. Darum bitten wir Sie, diesen Antrag auch mit zu unterstützen. Ich danke Ihnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 97 : 73 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag 16 abzulehnen.

b) Regionen

Ratspräsident Bruno Walliser: Hier liegt kein Minderheitsantrag mehr vor. Das Gleiche gilt beim Thema «Gemeinden».

c) Gemeinden

Zu diesem Unterkapitel liegen keine Minderheitsanträge vor.

4.7.1.4 Grundlagen

Zu diesem Unterkapitel liegen keine Minderheitsanträge vor.

III. Erläuterungsbericht zu den Einwendungen

Ratspräsident Bruno Walliser: Wir haben die Änderungen betreffend den Pistenausbau angepasst beim Erläuterungsbericht, das ist 1.2. Gibt es Wortmeldungen dazu? Das ist nicht der Fall.

Weitere Auswirkungen sehen Sie bei 1.3. Das Wort wird hierzu nicht gewünscht.

Dann gibt es noch weitere Änderungen unter Punkt 6, Flughafen Zürich raumplanerisch sichern. Sie sind damit einverstanden.

Damit kommen wir noch zum letzten Teil, Pisten Nr. 20. Keine Änderungen. Damit haben wir die Einwendungen beim Erläuterungsbericht zur Kenntnis genommen.

Wir kommen zur Schlussabstimmung. Der Minderheitsantrag zu Ziffer I von Martin Geilinger ist zurückgezogen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 130 : 40 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Mehrheitsantrag und somit der Festsetzung des revidierten kantonalen Richtplans gemäss Ziffer I zuzustimmen.

II.–IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Roger Bartholdi, Zürich

Ratssekretärin Barbara Bussmann verliest das Rücktrittsschreiben von Roger Bartholdi: «Hiermit reiche ich den vorzeitigen Rücktritt als Kantonsrat des eidgenössischen Standes Zürich ein. Das gewünschte Rücktrittsdatum ist Ende April 2014 beziehungsweise meine letzte Ratssitzung als Kantonsrat soll am 28. April 2014, Sechsläuten, stattfinden.

Freundliche Grüsse, Roger Bartholdi.»

Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Julia Gerber Rüegg, Wädenswil

Ratssekretärin Barbara Bussmann verliest das Rücktrittsschreiben von Julia Gerber Rüegg: «Nachdem die Richtplan-Debatte 2014 abgeschlossen ist und sich niemand gewagt hat, den Antrag zu stellen, den Seeuferweg am Zürichsee aus dem Richtplan zu streichen, ist nun mein letztes grösseres Geschäft im Kantonsrat vom Tisch und ich kann mich getrost von euch verabschieden. Ich bitte um Zustimmung zu meinem vorzeitigen Rücktritt per 14. April 2014 oder auf den Antritt meiner Nachfolge.

Mit freundlichen Grüssen, Julia Gerber Rüegg.»

Gesuch um Rücktritt von Verena Albrecht, Dietlikon

Ratspräsident Bruno Walliser: Kantonsrätin Verena Albrecht ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraf 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte, hat der Kantonsrat über Rücktrittsgesuche zu entscheiden. Ich gehe davon aus, dass Sie einverstanden sind. Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

Rücktritt aus dem Kantonsrat von Raphael Golta, Zürich.

Ratssekretärin Barbara Bussmann verliest das Rücktrittsschreiben: Heute ist der Tag gekommen, um dem Kantonsrat Adieu zu sagen. Dies fällt mir nicht ganz leicht. Noch knapp verkraftbar ist die Vorstellung, dass Sie in den nächsten Wochen ohne mich über die ZKB (*Zürcher Kantonalbank*) und die Jugendstrafrechtspflege debattieren. Schliesslich wird auch mein neues Amt als Zürcher Stadtrat das eine oder andere spannende Thema bereithalten. Nein, weit schwerer wiegt der Abschied von Ihnen oder zumindest einem Teil von Ihnen – der Abschied von den Menschen, mit denen ich im Kantonsrat einen langen Teil meines politischen Weges gehen durfte. Selbst grösste politische Differenzen oder Gräben konnten nicht immer verhindern, dass auch über Fraktionsgrenzen hinweg Sympathie und Wertschätzung entstanden sind. Der Ernsthaftigkeit unseres Geschäfts tat dies genauso wenig Abbruch wie die Tatsache, dass wir hin und wieder herzlich miteinander lachen konnten.

Ganz im Gegenteil verlangt unser System wechselnder Mehrheiten, dass sich Gemeinsamkeiten nicht auf das eigene Lager beschränken.

Je nach Thema konnte meine Fraktion in den letzten Jahren denn auch hin und wieder unterschiedliche Mehrheiten finden. Und Sie, meine Damen und Herren, durften alle mal Teil einer ‹Koalition der Vernunft› sein.

Jetzt aber genug Brücken gebaut. Mein grösster Dank gilt meiner Fraktion und meiner Partei, die mich in den letzten Jahren ge- und ertragen haben. Ohne euch, Genossinnen und Genossen, wäre das alles nicht möglich gewesen. Bleibt wachsam, streitlustig und vor allem selbstbewusst!

Wie Sie wissen, waren nicht nur meine politischen Koalitionen in diesem Rat von Erfolg gekrönt. Aus dem Single von einst hat der Kantonsrat einen verheirateten Vater gemacht. Als Kind freisinniger Eltern weiss ich zwar, dass der Nachwuchs auch mal etwas weiter weg vom Stamm fallen kann, aber wir wollen für meine Kinder ja nicht gleich das Schlimmste befürchten (*Heiterkeit*).

Ich verzichte an dieser Stelle auf politische Ratschläge an Sie, geschätzte Noch-Kolleginnen und Noch-Kollegen. Einerseits habe ich in den letzten elf Jahren einige Gelegenheiten genutzt, um Ihnen meine Ansichten mit auf den Weg zu geben. Andererseits werde ich mich in meiner neuen Rolle als ‹Gemeinde-Muni› ungeniert an Sie wenden, wenn mich der kantonale Schuh drückt.

So, das war's für den Moment. ‹Hebed Sie sich und äm Kanton Züri Sorg!›

Herzliche Grüsse, Raphael Golta.»

Ratspräsident Bruno Walliser: Betreffend Rücktrittsgesuch von Kantonsrat Raphael Golta haben wir ja bereits am 24. Februar diesem Gesuch stattgegeben.

Als Raphael Golta am 19. Mai 2003 in diesem Rat vereidigt wurde, titelte die Homepage des Alternativen Fussballclubs Grêmio: «Unser Goalie im Kantonsrat». Effektiv verteidigt der junge, in Journalistenkreisen als «beredt» bezeichnete Kantonsrat den SP-Sitz im Zürcher Stadtkreis 7 des zurückgetretenen Sebastian Brändli. Im Plenum sprach er erstmals dreiviertel Jahre später, am 24. Februar 2004. Er setzte sich als geborener Stadtzürcher – man höre – gegen die SVP für die bäuerlichen Familien im Kanton Zürich ein, und zwar für die Differenzzulage, die dann auch beibehalten wurde. Schon damals zeichnete er sich durch eine markige, mit sanft ironischen Untertönen ge-

spickte Rhetorik aus. Wegen seiner Affinität zu Finanz- und staatspolitischen Themen wirkte er mit in der Spezialkommission zur Revision des CRG (*Gesetz über Controlling und Rechnungslegung*), ebenso in der Aufsichtskommission über die wirtschaftlichen Unternehmen, in der Finanzkommission und im Begleitenden Ausschuss der Finanzkontrolle. In seinen parlamentarischen Vorstössen befasste er sich mit klassischen SP-Themen, wie der kalten Progression im Steuerrecht, der steuerlichen Entlastung von Familien, mit mietgerichtlichen Angelegenheiten oder dem Abbruch von Fabrikgebäuden und zum Schluss mit dem Lohn des Leiters der BVK, aber auch mit Medienkonzessionen für private Radio- und TV-Sender, was wohl auf sein Studium Publizistik, nebst den Fächern «Informatik» und «Volkswirtschaft» an der Uni Zürich zurückzuführen ist.

Raphael Golta setzte sich aber nicht nur als einer von 180 Kantonsräten für die Bevölkerung unseres Kantons ein, sondern es zeigten sich rasch Führungsqualitäten als Mitglied der Geschäftsleitung (*GL*) ab und ab 2010 als Fraktionschef seiner SP-Fraktion. Pragmatisch aber mit fester Hand führte er seine Genossinnen und Genossen in einem stark zersplitterten Kantonsrat. In dieser Situation kam ihm sein Talent zum Schmieden von Allianzen zugute. Als Mitglied der Geschäftsleitung zeigte er sich offen für die Meinung anderer. Er war Teil des harten Kerns der GL und nahm gern und oft auch an den Nach-GL-Sitzungen teil. Plötzlich aber verkürzte sich seine Verbleibdauer, was natürlich zu Spekulationen führte. Das Geheimnis hiess «Kantonsrätin Catherine Heuberger». Aus dieser Verbindung ist inzwischen das erste sogenannte «KR-Baby» entstanden.

Mit dem Anspruch, für Chancengleichheit einzustehen, hat Raphael Golta einen engagierten Wahlkampf um einen Stadtratssitz in der Stadt Zürich geführt. So wechselt er nun also von der Legislative in die Exekutive, wo er sich dank seines guten Netzwerkes in der kantonalen Politik fortan für eine stärkere Position der Stadt gegenüber dem Kanton einsetzen will – oder besser gesagt eine noch stärkere Position. Es ist also anzunehmen, dass wir uns auch in Zukunft des Öfters begegnen werden.

Seine Kantonsratskarriere kann Raphael Golta mit einem Erfolg abschliessen, denn es ist ihm gelungen, bei der Wohnbauförderungsinitiative einen Kompromiss zu finden, welcher eine Mehrheit in diesem Rat fand. Auch dieses Beispiel zeigt, dass Raphael aufgrund seines aufgeschlossenen und liebenswürdigen Wesens eine zentrale Figur in

unserem Parlament geworden ist; liebenswürdig immer dann, wenn man seiner Meinung ist (*Heiterkeit*). Das wird uns auch fehlen, Raphael. Wir wünschen dir ähnliche brückenbauerische Erfolge in deiner neuen Tätigkeit als Stadtrat von Zürich und danken dir für deinen Einsatz im Dienste des Kantons Zürich. Besten Dank. (*Applaus.*)

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Erneuerung des NOK-Gründungsvertrags**
Parlamentarische Initiative Robert Brunner (*Grüne, Steinmaur*)
- **Universitäres Gesundheitszentrum des USZ am Flughafen**
Interpellation Kaspar Bütikofer (*AL, Zürich*)

Zürich, den 24. März 2014

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 14. April 2014.