


**52. Sitzung, Montag, 20. Mai 1996, 8.15 Uhr**

Vorsitz: Esther Holm (Grüne, Horgen)

**Verhandlungsgegenstände**

1. Mitteilungen ..... *Seite 3609*
  - Referendumsfristen unbenützt abgelaufen ..... *Seite 3609*
  - Dringlicherklärung einer Interpellation ..... *Seite 3609*
  - Antworten auf Anfragen
  - Zahltagsdiebstahl bei der Stadtpolizei 1963
  - KR-Nr. 37/1996 ..... *Seite 3614*
  - Düngerberatung und Ausbringen von Hofdünger
  - KR-Nr. 42/1996 ..... *Seite 3618*
  - Entscheid des Swissair-Verwaltungsrates zur massiven Reduktion von Mittel- und Langstreckenflügen ab dem Flughafen Genf
  - KR-Nr. 101/1996 ..... *Seite 3621*
  - Entscheid der Swissair zur Konzentration der Langstreckenflüge auf Zürich-Kloten
  - KR-Nr. 103/1996 ..... *Seite 3621*
  - Erklärung der FDP-Fraktion ..... *Seite 3621*
  - Erklärung der Fraktion der Grünen ..... *Seite 3622*
  - Einsichtnahme in eine Beschwerdeschrift ..... *Seite 3621*
2. Wahl eines Mitglieds der Baurekurskommission Kreis I für den verstorbenen Eugen Olbrecht, Langwiesen
- KR-Nr. 131/1996 ..... *Seite 3623*
3. Beschluss des Kantonsrates zur Beschwerde von Roger Bartholdi, Zürich, gegen die kantonale Volksabstimmung vom 10. März 1996

- über die Änderung des Einführungsgesetzes zum Nationalstrassen-  
gesetz (Antrag des Büros des Kantonsrates vom 25. April 1996)  
KR-Nr. 122/1996 ..... Seite 3624
4. Erhaltung der Ergebnisse (Einzelinitiative) der kantonalen Volks-  
abstimmung vom 10. März 1996 (Antrag des Büros des Kantons-  
rates vom 14. März 1996)  
KR-Nr. 52/1996 ..... Seite 3626
5. Gesetz über die Finanzierung von Massnahmen für den Natur- und  
Heimatschutz und für Erholungsgebiete (Änderung) (Antrag der  
Redaktionskommission vom 25. März 1996, Redaktionslesung und  
Verabschiedung) 3440b ..... Seite 3628
6. Gesetz über den Beitritt des Kantons Zürich zur Interkantonalen  
Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (Antrag der  
Redaktionskommission vom 29. April 1996, Redaktionslesung und  
Verabschiedung) 3479b ..... Seite 3633
7. Gesetz über den Beitritt zur Interkantonalen Vereinbarung über die  
Anerkennung von Ausbildungsabschlüssen (Antrag der Redak-  
tionskommission vom 29. April 1996, Redaktionslesung und Ver-  
abschiedung) 3466a ..... Seite 3645
8. Unterrichtsgesetz (Änderung) (Antrag der Redaktionskommission  
vom 29. April 1996, Redaktionslesung und Verabschiedung) 3465a  
..... Seite 3652
9. Dringliche Interpellation Hartmuth Attenhofer, Zürich, Ruedi  
Winkler, Zürich, und Mario Fehr, Adliswil, vom 15. April 1996  
betreffend Streichung der Interkontinentalflüge ab Genf-Cointrin  
durch die Swissair (mündlich begründet)  
KR-Nr. 100/1996, RRB-Nr. 1336/8.5.1996 ..... Seite 3654
10. Interpellation Daniel Vischer, Zürich, vom 18. September 1995  
betreffend den Abbau von 1600 Stellen bei der Swissair (schriftlich  
begründet)  
KR-Nr. 225/1995, RRB-Nr. 3321/8.11.1995 ..... Seite 3654
11. Postulat Astrid Kugler, Zürich, vom 4. Dezember 1995 betreffend  
Auslösung eines «INTERREG-II»-Projekts zum Thema Anschluss  
von Zürich an das HGV-Netz (schriftlich begründet)  
KR-Nr. 330/1995, Entgegennahme ..... Seite 3707
12. Verschiedenes ..... Seite 3709

Parlamentarische Vorstösse ..... Seite 3709

### **Geschäftsordnung**

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

Ratspräsidentin Esther H o l m beantragt, die Interpellationsantworten betreffend die Swissair-Entscheide – Traktanden 9 und 10 – gemeinsam zu behandeln.

Es wird kein anderer Antrag gestellt; der Rat ist einverstanden.

### **1. Mitteilungen**

*Referendumsfristen unbenützt abgelaufen*

Die Beschlüsse des Kantonsrates betreffend

*Bewilligung einer jährlichen Subvention an die Stiftung Volkshochschule des Kantons Zürich*

und

*die Verlängerung der Geltungsdauer und die Anpassung der Zweckbestimmung des Rahmenkredits 1992–1995 für Beiträge an Energieplanung, an Pilotprojekte und zur Förderung der Information im Bereich Energie vom 30. März 1992*

unterlagen dem fakultativen Referendum. Sie wurden im kantonalen Amtsblatt unter Ansetzung der gesetzlichen Frist von 45 Tagen ordnungsgemäss publiziert. Diese Referendumsfrist ist unbenützt abgelaufen, so dass die Beschlüsse in Rechtskraft erwachsen sind.

*Dringlicherklärung einer Interpellation*

Franziska T r o e s c h - S c h n y d e r (FDP, Zollikon) beantragt Dringlicherklärung der folgenden Interpellation betreffend *Irreführung*

*des Kantonsrates durch den Regierungsrat beziehungsweise die Justizdirektion:*

Im Zusammenhang mit der Zivilklage gegen den Kanton Zürich beim Bundesgericht, welche vom Anwalt der Eltern der 1993 ermordeten Pasquale Brumann dieser Tage eingereicht worden ist, stellen sich Fragen, welche ich den Regierungsrat zu beantworten bitte. Diese Fragen sind in ähnlicher Weise bereits einmal gestellt worden, doch muss aufgrund der mir nun vorliegenden Unterlagen davon ausgegangen werden, dass diese damals bewusst oder unbewusst falsch beziehungsweise widersprüchlich beantwortet wurden. Ich bitte den Regierungsrat um umfassende und offene Beantwortung. Nur so kann das angeschlagene Vertrauen einiger Mitglieder des Kantonsparlaments und einer breiten Öffentlichkeit in den Strafvollzug wiederhergestellt und den Strömungen, welche eine Einführung der Todesstrafe anstreben, entgegen gewirkt werden.

Die Fragen müssen sich auf den Fall Hauert beschränken. Dieser ist der einzige, über den Unterlagen zugänglich sind. Dass dieser kein Einzelfall ist, geht aus dem Bericht der Untersuchungskommission Bertschi hervor. Insgesamt sind in der Zeit zwischen 1980 und 1993 25 solcher «Zwischenfälle» im Anhang zum UK-Bericht aufgelistet.

1. Warum haben sich die zuständigen Behörden des Kantons Zürich geweigert, Akten, die Aufschluss darüber geben könnten, nach welchen Kriterien die Strafvollzugsbehörden dem Täter Urlaub gewährten, herauszugeben? Ist der Verdacht berechtigt, dass diese Akten gar nicht erst angelegt wurden?
2. Auf meine Anfrage vom 7. November 1994 betreffend Akten und Grundlagen zur Abklärung der Gemeingefährlichkeit und der Genehmigung von Urlaubsgesuchen antwortet der Regierungsrat, «gemeinsame Besprechungen zwischen Psychiater, Psychologen und Anstaltsleitung werden aufgrund des Berufsgeheimnisses und des Persönlichkeitsschutzes nicht protokolliert». Die Therapeuten würden aber Handakten führen. Laut Aussage des behandelnden Therapeuten hat dieser mit Bewilligung seines Supervisors Dr. Rud. Knab weder eine schriftliche Krankengeschichte noch Handakten geführt. Von welchen Akten hat der Regierungsrat demnach gesprochen und von wem sind sie angelegt worden? Wo befinden sie sich heute?

3. In derselben Antwort schreibt der Regierungsrat, von den zuständigen Therapeuten des psychiatrisch-psychologischen Dienstes der Justizdirektion seien eigentliche Krankengeschichten geführt worden. Laut Aussage des Leiters des erwähnten Dienstes gibt es keine Behandlungsunterlagen über Hauert und hat es solche auch nie gegeben. Wurde durch die Aussage der Justizdirektion die Öffentlichkeit wider besseres Wissen getäuscht oder wird die Krankengeschichte aus einem andern Grund geheimgehalten?
4. Der Regierungsrat schreibt: «Die Auswertungen der Therapie ergaben zum Zeitpunkt der Gewährung des ersten unbegleiteten Urlaubs eine andere – rückblickend falsche – Sichtweise als 2½ Jahre zuvor». Standortbestimmungen wurden nicht protokolliert, die Auswertung des Szondi-Tests mündlich von einem auswärtigen Experten vorgenommen und auch der behandelnde Psychologe hat weder Handakten noch schriftliche Therapieberichte angefertigt. Aufgrund welcher Akten wurde die Therapie ausgewertet? Wie kommt der Regierungsrat zur Auffassung, dass die Beurteilung der Gemeingefährlichkeit und damit die Gewährung von unbegleitetem Urlaub richtig war? Welche wissenschaftlichen neuen Erkenntnisse haben in nur 2½ Jahren dazu geführt, dass ein zuvor für therapieunfähig erklärter, gemeingefährlicher Straftäter in unbegleiteten Urlaub entlassen wurde?
5. Schliesslich behauptet der Regierungsrat, dass die Justizdirektion Akten führe und «aufgrund der engen Kontakte mit der Strafanstalt Regensdorf – insbesondere aufgrund der Möglichkeit, jederzeit in die entsprechenden Vollzugsakten der Anstalt Einsicht zu nehmen – bei jeder anstehenden Vollzugsänderung über den aktuellen Stand der Therapiebemühungen orientiert» war. Laut derselben Regierungsratsantwort wären, so vorhanden, Handakten der Therapeuten und Krankengeschichten nicht Bestandteil der Vollzugsakten. Um welche Akten handelt es sich demnach? Wo sind sie heute?
6. Gemäss § 8 Abs. 1 der Verordnung über die Strafanstalt Pöschwies müssen Gefangene dreimal jährlich qualifiziert werden. Das Qualifikationssystem wird von der Direktion der Anstalt festgelegt und von der Justizdirektion genehmigt (§ 8 Abs. 2). Hat im Fall Hauert ein solches System existiert? Wenn ja, wann wurde es von der Justizdirektion genehmigt? Sind die Qualifikationen, welche dem

Insassen schriftlich eröffnet werden müssen, in den Vollzugsakten vorhanden? Wenn nein, wo sind sie heute?

Für die Beantwortung der Fragen danke ich im voraus.

Franziska Troesch-Schnyder (FDP, Zollikon): «Es gibt in der Geschichte viele Personen, die es gutgemeint haben, und vielleicht ist das Gutmeinen einer der verheerendsten Tatbestände in der Weltgeschichte, weil das Gutmeinen immer dazu führt, den Leuten, die es gutmeinen, nicht mehr richtig auf die Finger zu schauen.» Dies ist ein Satz unseres Ratskollegen Daniel Vischer. Mit diesem Satz möchte ich meine Begründung der Dringlichkeit des Vorstosses beginnen.

Genau dies scheint mir gegeben zu sein. Dass Meldungen, wie die vom letzten Samstag, nicht geeignet sind, das ohnehin angeschlagene Vertrauen in die Regierung, in Verwaltung und Strafvollzug zu festigen, liegt auf der Hand. Die Vorwürfe wiegen schwer: Irreführung des Kantonsrates und der Öffentlichkeit durch den Regierungsrat. Diese Vorwürfe gilt es, rasch und umfassend zu diskutieren und – so hoffe ich – zu widerlegen. Sollte dies möglich sein, sind die Fakten auf den Tisch zu legen und die gemachten Fehler offen zuzugeben. Je rascher dies geschieht, desto weniger kommt die Gerüchteküche in Gang, und desto schneller kann das Vertrauen in das Sicherheitsgefühl der Öffentlichkeit gestärkt werden.

Ich bitte Sie in diesem Sinn, die Dringlichkeit zu unterstützen.

Thomas Büchi (Grüne, Zürich): Es ist einer der wenigen Aufsteller in der Politik, zu sehen, dass die Begehrlichkeiten in diesem Rat die Seiten wechseln. Es ist ganz klar, Frau Troesch, dass ich Ihr Begehren um Aufklärung voll unterstütze. Ich habe mir immer wieder das Gleiche von Ihrer Seite gewünscht, leider oft ohne Erfolg. Es sollte Sie auch nicht allzustark strapazieren, dass dieser Rat hinters Licht geführt wird. Ich glaube, Sie sind lange genug in der Politik, um zu sehen, dass das immer wieder passiert. Sie haben ein paar Fälle genannt. «Meier 19» war ein solcher Fall, aber auch in der Polizeiaffäre und in andern Affären, etwa in der Kopp-Affäre, sind wir immer wieder hinters Licht geführt worden. Aufklärung ist nötig!

Was ich nicht verstehe, Frau Troesch, ist, dass Sie hier die Dringlichkeit beantragen. Das haben wir schon mehrmals durchgespielt. Gemäss der Zeitungsnotiz – ich nehme das für bare Münze – ist das Zivilverfahren beim Bundesgericht eingereicht. Das heisst, dass der Regierungsrat als Gesamtbehörde angeklagt und Partei ist. Es ist dem Regierungsrat deshalb unmöglich, zu einer dringlichen Interpellation vor diesem Rat Stellung zu nehmen. Im Gegenteil, wir dürfen nicht Stellung nehmen, weil wir angeklagt sind. Die einzige Chance Ihrer Interpellation besteht darin, sie nicht dringlich zu erklären, und zu hoffen, dass der Regierungsrat in zwei Monaten – was ich schwer bezweifle – Stellung nehmen kann. Ich nehme an, er wird lieber die Frist verlängern wollen. Im übrigen liegt es an diesem Rat, eine Interpellation schnell zu behandeln. Gerade weil ich interessiert bin, dass die Vorkommnisse aufgeklärt werden – der Regierungsrat muss sich irgendwann einmal angewöhnen, das zu sagen, was ist, und nicht das zu sagen, was er gerne hören möchte –, bin ich gegen die Dringlichkeit, weil sie in diesem Fall nichts nützt. Eine Frist von vier Wochen wird die Darlegung der Fakten eher behindern.

Ich bin deshalb materiell für die Interpellation und werde mich der Antwort des Regierungsrates, wenn sie einmal vorliegt, mit Interesse zuwenden. Die Dringlichkeit werde ich aber – ich kann nur für mich, nicht aber für die ganze Fraktion sprechen – aus den erwähnten Gründen nicht unterstützen.

Willy Spieler (SP, Küssnacht): Es stimmt, dass sich verschiedene Instanzen mit einem grossen Teil der aufgeworfenen Fragen befassen. Dazu gehört der zuständige Bezirksanwalt, der sich mit einer Strafanzeige befasst. Dazu gehört das Bundesgericht aufgrund einer Zivilklage. Dazu wird sicher auch die Geschäftsprüfungskommission gehören, die sich mit verschiedenen dieser Fragen auseinandersetzen muss. Auch das Büro des Kantonsrates hat sich am Rande und indirekt mit diesen Fragen auseinandergesetzt, und zwar im Zusammenhang mit einem Ausstandsbegehren des Rechtsanwalts der betroffenen Familie. Natürlich handelt es sich um Fragen, die – soweit sie offen sind – unbedingt beantwortet werden müssen. Das gehört selbstverständlich zur öffentlichen und politischen Aufarbeitung des nun wirklich tragischen Mordfalles Brumann beziehungsweise dieses Falles Hauert. Ich verstehe auch, dass aus der Sicht der Öffentlichkeit eine gewisse

Dringlichkeit vorliegt. Natürlich hat Herr Büchi recht, wenn er sagt, dass eine gewisse Befangenheit eintritt, weil der Regierungsrat im Rahmen einer Zivilklage mit dieser Materie auch befasst ist. Auf der andern Seite würde ich die Dringlichkeit trotzdem befürworten und es dem Regierungsrat überlassen, wieweit er diese Fragen mit der nötigen Umsicht und Gründlichkeit in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit beantwortet.

Die Sozialdemokratische Fraktion wird deshalb der Dringlicherklärung der Interpellation nicht opponieren. Dringlich allerdings, geschätzte Interpellantinnen und Interpellanten, wäre auch eine baldige Einführung einer sozial-psychiatrischen Spezialbehandlung des fraglichen Tätertypus, die Sie leider im Zusammenhang mit einem Postulat Weil, das die Regierung entgegenzunehmen bereit war, damals abgelehnt haben.

#### *Abstimmung*

Der Antrag auf Dringlicherklärung der Interpellation wird von 90 Ratsmitgliedern unterstützt.

Die Dringlichkeit ist damit zustande gekommen. Die Interpellation geht an den Regierungsrat, der seine Antwort innert vier Wochen erteilen muss.

#### *Antworten auf Anfragen*

##### *Zahltagsdiebstahl bei der Stadtpolizei 1963 (KR-Nr. 37/1996)*

Daniel V i s c h e r (Grüne, Zürich) hat am 5. Februar 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Am 21. Mai 1973 behandelte der Kantonsrat eine Interpellation betreffend den Zahltagsdiebstahl bei der Zürcher Stadtpolizei von 1963. In der Interpellationsantwort beteuerte der Regierungsrat, er sehe «keinen Grund, dem Kantonsrat eine in allen Teilen erschöpfende Auskunft vorzuenthalten». Gleichwohl antwortete der Regierungsrat auf mehrere Fragen des Interpellanten ausweichend oder gar irreführend, und das

Parlament hatte damals – wie die Ratsdebatte zeigte – noch nicht jenes Wissen, dass es ihm erlaubte, die Vertuschungsmanöver des Regierungsrates zu durchschauen.

1. Auf die Frage, ob es stimme, dass bei der Ermittlung Unterschiede zwischen Mannschaft, Unteroffizieren und Offizieren gemacht worden seien, antwortete der Regierungsrat: «Es kann festgestellt werden, dass bei der Ermittlung keine Unterschiede zwischen den Trägern der verschiedenen Dienstgrade gemacht worden waren.» Diese Antwort steht in Widerspruch zu einem Rapport der Kantonspolizei vom 16. Januar 1968. Dort heisst es bezüglich der Fragebogen, mit denen die Präsenz am kritischen Abend eruiert wurde: «Die Auswertung dieser Fragebogen erfolgte in der Weise, dass alle Corpsangehörigen – mit Ausnahme der Offiziere –, welche sich im kritischen Zeitpunkt im Hause aufhielten, von den Usanzen in den Büros 108–110 des Polizeinspektors Kenntnis hatten, früher von Beruf Werkzeugmacher oder Maschinenschlosser waren oder durch ihren Lebenswandel auffielen, näher überprüft wurden» (Unt. BAZ 3731/1963 bzw. 525/1968, act. 303, S. 4). Diese Aussage wird auch vom Bericht eines ausserordentlichen Untersuchungsrichters vom 26. März 1973, auf den sich der Regierungsrat beruft, ausdrücklich nicht in Abrede gestellt (Justiz Dir. Nr. 163/1972, S. 10).

Dieser Untersuchungsrichter hatte dargelegt, dass bestimmte Ermittlungshandlungen sowohl bei der Mannschaft wie auch bei Offizieren Anwendung fanden. Daraus leitete der Regierungsrat in unzulässiger Weise den generalisierenden Schluss ab, es seien überhaupt keine Unterschiede zwischen den Trägern der verschiedenen Dienstgrade gemacht worden. Ferner erweckt der Regierungsrat mit seiner Antwort den Eindruck, die Ermittlungen seien eingehend und umfassend gewesen. Dabei war der vom Regierungsrat zitierte Untersuchungsrichter zum gegenteiligen Schluss gekommen. Er konstatierte – in Widerspruch zu einer «als unrichtig oder zumindest als irreführend erscheinenden» Antwort des Zürcher Stadtrates aus dem Jahr 1963 –, dass «die an der Untersuchung beteiligten Offiziere und als Sachbearbeiter beigezogenen Unteroffiziere und Detektive mehrheitlich nicht einer derart lückenlosen Alibiprüfung unterzogen worden waren, dass ihre Täterschaft aus diesem Grund hätte ausgeschlossen werden können» (Justiz Dir. Nr. 163/1972, S. 4). Wenn der Regierungsrat den Interpellanten ernst genommen hätte, wäre dieser

Befund in der Interpellationsantwort erwähnt und berücksichtigt worden. Schliesslich verrät der Regierungsrat selbst mit seiner Antwort, dass die Untersuchung ungenügend war. Er holte nämlich im Rahmen der Interpellationsbeantwortung eine Abklärung nach, die der frühere Detektivwachtmeister Kurt Meier («Meier 19») 1968 von den Untersuchungsbehörden erfolglos verlangt hatte (die Abklärung der Frage, ob Kripo-Chef Walter Hubatka mit der Bank Prokredit jemals geschäftliche Beziehungen unterhalten habe).

2. Die Frage, ob es zutrefte, dass «das Alibi eines ganz bestimmten Offiziers (Dr. Hubatka) nicht völlig einwandfrei ist», hätte der Regierungsrat ehrlicherweise mit Ja beantworten müssen. Dies zeigt auch das Urteil des Geschworenengerichts vom 15. Oktober 1975, wonach unbestrittenermassen feststeht, dass «Dr. Hubatka seinen Alibi-Bogen so ausfüllte, dass er im wesentlichen mit Aussagen von Drittpersonen nicht übereinstimmte» und dass ein Polizeimann «Hubatka beobachtete, wie er zwei- bis dreimal zu den Tatbüros schritt in der von ihm nicht ausgewiesenen Alibizeit» (S. 16). Statt dessen resümierte der Regierungsrat die Anwesenheiten Hubatkas am fraglichen Abend mit einer nebulösen Formulierung, welche die Lückenhaftigkeit von Hubatkas Präsenzangaben verschleiert. Der Regierungsrat verwendet dabei, nebenbei gesagt, dieselbe Formel, mit welcher bereits 1968 die zuständigen Untersuchungsbehörden die Unkorrektheit von Hubatkas Alibi kaschiert hatten (Verfügung vom 14. März 1968, S. 9f.). Die Interpellationsfrage blieb somit unbeantwortet, und es wurde der Eindruck erweckt, es sei alles in bester Ordnung.

3. Das Gesagte lässt auch die Antwort in einem zweifelhaften Licht erscheinen, mit welcher der Regierungsrat auf die Frage reagierte: «Ist der Regierungsrat bereit, dem Kantonsrat eine in allen Teilen erschöpfende Auskunft zu geben?» (Antwort ist oben zitiert.) Mindestens drei der fünf Interpellationsantworten widersprechen somit dem Gebot der rückhaltlosen Aufrichtigkeit.

In diesem Zusammenhang stelle ich dem Regierungsrat die folgenden Fragen:

1. Beurteilt der Regierungsrat die Antworten seiner Vorgänger als korrekt und «in allen Teilen erschöpfend»?
2. Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass ausweichende oder gar irreführende Antworten Argwohn wecken und der Glaubwürdigkeit der Behörden Abbruch tun?

3. Kann sich der Regierungsrat dem Urteil von Professor Rehberg im «Magazin» vom 6. Januar 1996 anschliessen, wonach die Art und Weise, wie der Zahltagsdiebstahl untersucht und von den Behörden bewältigt wurde, skandalös sei?
4. Ist der Regierungsrat bereit, dem früheren Detektivwachtmeister Kurt Meier («Meier 19») zuzugestehen, dass er in manchen Punkten zu Recht Kritik an der Untersuchung angemeldet hatte und dass staatspolitisch bedenkliche Manöver nie ans Licht der Öffentlichkeit gekommen wären, wenn «Meier 19» nicht die Wiederaufnahme der Untersuchung veranlasst und im Rahmen weiterer Verfahren zusätzliche Ungereimtheiten aufgedeckt hätte?
5. Sieht der Regierungsrat eine Möglichkeit, diesen Beitrag, den «Meier 19» zum Funktionieren des Rechtsstaates geleistet hat, nachträglich zu honorieren?

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

A. Die Anfrage bezieht sich einerseits auf den Zahltagsdiebstahl bei der Stadtpolizei Zürich, der in der Nacht vom 26. auf den 27. März 1963 im Amtshaus I verübt wurde, anderseits auf die Antwort des Regierungsrates vom 9. Mai 1973 zur Interpellation von Kantonsrat Walter Hauser vom 19. März 1973. Das massgebliche Geschehen liegt somit 33 Jahre zurück; die kritisierte Interpellationsantwort wurde erst rund zehn Jahre nach dem fraglichen Zahltagsdiebstahl erstattet. Allein schon dieser lange Zeitablauf mag zu Ungenauigkeiten in der Beantwortung geführt haben. Kurz nach Beantwortung der Interpellation Hauser wurden in der Öffentlichkeit eine von Polemik begleitete Diskussion geführt und dabei bereits einige der Vorwürfe erhoben, die der Anfrage zugrunde liegen. Inzwischen sind die einschlägigen Unterlagen rund um das Thema Zahltagsdiebstahl von 1963 und daran anknüpfende Beschwerden, Ehrverletzungs- sowie Strafklagen zu einem riesigen Aktenberg angewachsen. Aufgrund der besonderen Umstände und zahlreicher publizistischer Bearbeitungen ist der Zürcher Zahltagsdiebstahl mittlerweile zu einem Thema der Zeitgeschichte geworden.

Die zeitgeschichtliche Bewertung der Tätigkeit von Behörden und Regierungsmitgliedern ist in erster Linie Aufgabe der Geschichts-

schreibung, der Presse oder der anderen Gewalten, jedenfalls normalerweise nicht der Exekutive selbst. Zudem könnte ohne unverhältnismässigen Aufwand eine detaillierte und umfassende Antwort nicht gegeben werden. Ausserhalb eines konkreten Verfahrens und ohne aktuellen politischen Bezug rechtfertigt sich ein derartiger Aufwand nicht. In der Anfrage werden zudem in einem ausführlichen Einleitungsteil die aus der Sicht des Fragestellers richtigen Antworten auf vier der fünf gestellten Fragen bereits vorweggenommen. Es ist deshalb eine Anfragebeantwortung angezeigt, welche sich im wesentlichen auf die Akten zur Interpellation von Kantonsrat Hauser sowie auf die Untersuchungsergebnisse des zur Klärung der von Kurt Meier erhobenen Vorwürfe 1973 speziell eingesetzten ausserordentlichen Staatsanwaltes Dr. W. Spillmann-Thulin abstützt.

B. Der ausserordentliche Staatsanwalt hält in seiner Einstellungsverfügung vom 9. Mai 1973 fest, «dass die an der Untersuchung beteiligten Offiziere und als Sachbearbeiter beigezogenen Unteroffiziere und Detektive mehrheitlich nicht einer derart lückenlosen Alibiüberprüfung unterzogen worden waren, dass ihre Täterschaft aus diesem Grunde hätte ausgeschlossen werden können». Wäre dieses Zitat in die Interpellationsantwort vom 9. Mai 1973 aufgenommen worden, hätte dies den faktischen Verhältnissen der damaligen Untersuchungsführung besser Rechnung getragen. Aus den damaligen Schwierigkeiten wurden im übrigen durchaus auch Lehren für die Zukunft gezogen: Gemäss Vereinbarung zwischen dem kantonalen und dem städtischen Polizeikorps werden Ermittlungen gegen Angehörige des einen nach Möglichkeit immer durch Beamte des anderen Korps geführt.

C. Generell kann festgehalten werden, dass in Polizei- und Justizkreisen noch jahrelang und teilweise bis heute ein grosses Unbehagen über den ungeklärten Zahltagsdiebstahl bestand bzw. besteht. Wenn Kurt Meier geltend macht, es seien nicht alle Abklärungen getätigt worden, so ist dies zumindest für die Phase der Alibiüberprüfung zutreffend. Hingegen wurde die Untersuchung durch verschiedene Vorwürfe und Gerüchte, die nicht erhärtet werden konnten, auch belastet und erschwert.

D. Das für jedes staatliche Handeln erforderliche Legalitätsprinzip erfordert einen Rechtsgrund für die Ausrichtung von staatlichen Leistungen. Ein solcher ist im vorliegenden Fall nicht ersichtlich.

*Düngerberatung und Ausbringung von Hofdünger (KR-Nr. 42/1996)*

Fredi B i n d e r (SVP, Knonau), Werner S c h w e n d i m a n n (SVP, Oberstammheim) und Bruno K u h n (SVP, Lindau) haben am 12. Februar 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Im «Zürcher Bauer» vom 2. und 9. Februar 1996 wurden von der kantonalen Düngerberatung sowie vom Amt für Gewässerschutz und Wasserbau (AGW) gegensätzliche Ratschläge und Weisungen über die Ausbringung von Gülle erteilt.

Aus Sicht der Zürcher Bauern stellen sich folgende Fragen:

1. Wie funktioniert die Zusammenarbeit zwischen dem AGW und dem Landwirtschaftsamt?
2. Ist der Regierungsrat nicht auch der Ansicht, dass die Bauern und deren Düngerberater gut in der Lage sind, unter Berücksichtigung der Belange des Gewässerschutzes und des Pflanzenbaus den richtigen Zeitpunkt des Düngens zu beurteilen?
3. Wo und in welchen Gemeinden sind nach Ausbringen von Gülle auf Wiesen und Rapskulturen im Januar/Februar 1996 Gewässerverschmutzungen aufgetreten?
4. Kann es die Regierung zum heutigen Zeitpunkt noch verantworten, dass durch die ungenügende Zusammenarbeit zwischen AGW und Landwirtschaftsamt die Bauern zu zusätzlichen, untragbaren Investitionen gedrängt werden?
5. Betrachtet es der Regierungsrat nicht auch als unverhältnismässig, wenn das AGW in Presseaufrufen die Polizeiorgane anweist, umgehende Verzeigungen vorzunehmen, wenn Mitte Februar Gülle ausgebracht wird?

Der R e g i e r u n g s r a t antwortet auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft wie folgt:

1. Die Zusammenarbeit zwischen dem Amt für Gewässerschutz und Wasserbau (AGW) und dem Landwirtschaftsamt (LA) ist institutionalisiert und erfolgt auf verschiedenen Ebenen. Auf Stufe Amtschef finden nach Bedarf Besprechungen statt, um die verschiedenen Aktivitäten zu koordinieren und um den Informationsfluss sicherzustellen. Die Düngungsberatung wurde in den letzten Jahren von einer Arbeitsgruppe begleitet, die sich besonders mit dem Nitratproblem befasste und der Vertreter des AGW, des Landwirtschaftsamtes, des Zürcher Bauern-

verbandes und von Wasserversorgern angehört. Für einzelne Sachfragen bestehen regelmässige direkte Kontakte der Düngungsberater zum AGW. Zum Thema Klärschlamm- und Kompostverwertung findet jährlich eine Sitzung zwischen dem AGW und dem LA statt. Seit kurzem besteht sodann eine Arbeitsgruppe aus Vertretern des AGW, des LA und des Meliorations- und Vermessungsamtes (MEVA) mit dem Auftrag, den Vollzug des Gewässerschutzgesetzes zu optimieren.

2. Es ist erfreulich, dass die grosse Mehrheit der Bauern beim Düngen ihre Verantwortung für die Umwelt wahrnimmt. Das Ausbringen von Gülle und Klärschlamm während des Winterhalbjahres ist jedoch ein Thema, das die Landwirtschaft und die Gewässerschutzfachstellen seit längerer Zeit immer wieder beschäftigt.

Die Stoffverordnung (StoV) schreibt vor, dass stickstoffhaltige Dünger nur zu Zeiten ausgebracht werden dürfen, in denen die Pflanzen den Stickstoff aufnehmen können. Das AGW hat in Zusammenarbeit mit der Düngungsberatung des Kantons Zürich im Januar 1994 ein Merkblatt herausgegeben und an Landwirte verteilt, das eine einfache Beurteilung kritischer Zeitpunkte für den Einsatz von Gülle und flüssigem Klärschlamm in der Landwirtschaft ermöglicht. Darin sind die Einschränkungen aus der Stoffverordnung dargelegt. Es ist untersagt, sowohl Gülle als auch flüssigen Klärschlamm auszubringen, wenn der Boden wassergesättigt, gefroren, schneebedeckt oder ausgetrocknet ist. Bei langanhaltender und für den Güllenaustrag ungeeigneter Witterung drohen in einzelnen Fällen die Güllengruben im Frühjahr zu überlaufen. Um einen möglichst umweltfreundlichen und gezielten Güllenaustrag sicherzustellen, hat die Düngungsberatung am 2. Februar 1996 im «Zürcher Bauer» auf die Auswaschungsgefahr hingewiesen und empfohlen, die Gülle auf Wiesland auszubringen, wo das Risiko für negative Folgen am geringsten ist. Weiter wurde empfohlen, grosszügige Abstände von Strassengräben, Schächten und Drainagen einzuhalten und nur kleine Gaben auszubringen. Mit diesem Artikel sollte ein allfälliger unausweichlicher Güllenaustrag mangels Lagerkapazität auf das Grünland beschränkt werden, wo das Auswaschungsrisiko am geringsten ist und die Nährstoffaufnahme durch das Gras bei entsprechendem Klima zeitig beginnt.

Es versteht sich, dass der Landwirt sich vor dem Ausbringen von Gülle vergewissern muss, dass der Boden weder wassergesättigt, gefroren, schneebedeckt oder ausgetrocknet ist. Es ist jedoch festzustellen, dass

es in einzelnen Fällen aufgrund ungünstiger klimatischer Verhältnisse und wegen einer vollen Güllengrube zu Notsituationen kommen kann.

3. Bis Ende März 1996 wurden sechs Polizeirapporte wegen des Ausbringens von Gülle erstellt. In einem Fall kam es zur Anzeige, weil eine Güllengrube überlief. Einer dieser Vorfälle war im Januar zu verzeichnen, drei im Februar und drei weitere im März.

4. Im eidgenössischen Gewässerschutzgesetz bestehen klare Vorschriften zur Güllengrubengrösse. Bei der Bemessung der Güllengruben und Mistplatten hält sich der Kanton Zürich an die entsprechende Wegleitung des Bundes. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern die Bauern durch die angeblich ungenügende Zusammenarbeit zwischen LA und AGW zu zusätzlichen, untragbaren Investitionen gedrängt werden sollten.

Im Kanton Zürich wird der Bau von Güllengruben aufgrund von § 124 des kantonalen Landwirtschaftsgesetzes mit Beiträgen bis zu 40% der Bausumme unterstützt. Diese Subventionen wurden per 1. Januar 1987 im Sinne eines Anreizes eingeführt und sind bis 31. Dezember 1996 befristet. Bisher wurden im Kanton Zürich 511 Güllengruben mit Subventionen gebaut oder saniert. Für das Jahr 1996 wird mit weiteren 100–150 Projekten gerechnet.

5. Das AGW hat im «Zürcher Bauer» vom 9. Februar 1996 darauf hingewiesen, dass die Temperaturen im Januar und Anfang Februar durchwegs unter dem Gefrierpunkt lagen und dass die Polizeiorgane angewiesen seien, Verzeigungen vorzunehmen, wenn in dieser Situation Gülle ausgebracht werde. Es war damals von besonderer Bedeutung, auf das Gebot zu achten, dass auf wassergesättigte, gefrorene, schneebedeckte oder ausgetrocknete Böden keine Gülle ausgebracht werden darf. Bei entsprechenden Verstössen gegen die StOV besteht kein Ermessenspielraum.

Die beiden Artikel des Amtes für Gewässerschutz und der Düngungsberatung mögen den Eindruck einer nicht vollständigen Koordination erweckt haben; in beiden wurde aber korrekt auf die geltende Regelung hingewiesen. Die beiden Stellen werden künftig einem gegenseitig abgestimmten Vorgehen noch stärkere Beachtung schenken.

*Entscheid des Swissair-Verwaltungsrates zur massiven Reduktion von Mittel- und Langstreckenflügen ab dem Flughafen Genf (KR-Nr. 101/1996)*

*Entscheid der Swissair zur Konzentration der Langstreckenflüge auf Zürich-Kloten (KR-Nr. 103/1996)*

Die Beantwortung dieser beiden Anfragen durch den Regierungsrat erfolgte gleichzeitig mit der Beantwortung der dringlichen Interpellation Hartmuth Attenhofer, Zürich, Ruedi Winkler, Zürich, und Mario Fehr, Adliswil, vom 15. April 1996 betreffend Streichung der Interkontinentalflüge ab Genf-Cointrin durch die Swissair (Traktandum 9 der heutigen Sitzung).

*Einsichtnahme in eine Beschwerdeschrift*

Die Beschwerde von Roger Bartholdi, Zürich, gegen die kantonale Volksabstimmung vom 10. März 1996 (Geschäft 3 der heutigen Traktandenliste) liegt im Sekretariat des Rathauses zur Einsichtnahme auf.

*Erklärung der FDP-Fraktion*

Prof. Kurt Schellenberg (FDP, Wetzikon) verliest folgende Fraktionserklärung:

In Erfüllung der vom Kantonsrat an den Regierungsrat überwiesenen Vorstösse zum Thema Regierungsprogramm und Rechenschaftsbericht sind uns vor kurzem die Legislatorschwerpunkte 1995–1999 des Regierungsrates zugestellt worden. Obschon die Festsetzung von Legislaturzielen nicht gesetzlich verankert ist und ihnen die rechtliche Verbindlichkeit fehlt, begrüßen wir es ausserordentlich, dass sich der Regierungsrat zu diesem Schritt durchgerungen hat. In der Einleitung wird deutlich gemacht, dass der Regierungsrat der politischen Verbindlichkeit der Legislatorschwerpunkte einen hohen Stellenwert beimisst.

Wir möchten heute noch nicht zu den Legislatorschwerpunkten Stellung nehmen. Die FDP-Fraktion wird sich in den kommenden Wochen aber intensiv damit auseinandersetzen. Insbesondere werden wir kritisch überprüfen, in welcher Form das von den bürgerlichen Regierungsratsmitgliedern im Wahlkampf erarbeitete 10-Punkte-

Programm berücksichtigt worden ist und ob es den wichtigsten Zielsetzungen der FDP-Fraktion entspricht.

Insbesondere begrüßen wir die Tatsache, dass die Festsetzung der Schwerpunkte themenbezogen erfolgt und sich somit nicht am organisatorischen Aufbau der Aufgabenerfüllung orientiert. Damit wird deutlich zum Ausdruck gebracht, dass es sich um Ziele des Gesamtregierungsrates handelt. Diesen Sachverhalt begrüßen wir sehr.

Die acht gegliederten und übersichtlich zusammengefassten Schwerpunkte stellen auch nach unserer Meinung die Schwerpunkte dieser Legislaturperiode dar.

Weiter unterstützen wir die Absicht des Regierungsrates, im Rahmen des jährlichen Geschäftsberichts Rechenschaft über die Zielerfüllung abzulegen.

Die FDP-Fraktion bedankt sich beim Regierungsrat für die vorgelegten Legislatorschwerpunkte. Gleichzeitig gibt sie der Hoffnung Ausdruck, dass das Parlament entsprechend seinem Aufgabenbereich und in Würdigung der ihm zustehenden Kompetenzen dem Regierungsrat bei der Umsetzung der zum Teil recht hoch gesteckten Ziele die notwendige Unterstützung zukommen lässt. Die Mitglieder der FDP-Fraktion werden dazu beitragen.

#### *Erklärung der Fraktion der Grünen*

Thomas B ü c h i (Grüne, Zürich) verliest folgende Fraktionserklärung:

Vor etwas mehr als einem Jahr hat der Kantonsrat einen neuen Richtplan für den Kanton Zürich verabschiedet, der in Form und Inhalt überhaupt nicht den Vorstellungen der Grünen entsprochen hat. Trotz der zurückhaltenden Interventionen des Bundes in kantonale Entscheide kann die Genehmigungsinstanz offensichtlich zwei inhaltliche Entscheide des Kantonsrates nicht mittragen. Wir hätten gerne gesehen, dass sich der Bundesrat auch zur Form des Richtplans geäußert hätte. Die gemachten Rückweisungen entsprechen aber den minimalen Erwartungen der Grünen an die Bundesinstanzen, und wir gehen davon aus, dass die kantonalen Behörden diesen Entscheid akzeptieren und den Anforderungen des Bundes ohne Wenn und Aber nachkommen werden.

Wir sind froh, dass mit der Nichtgenehmigung der Streusiedlungsgebiete auf dem Zimmerberg der Zersiedlung und dem Siedlungsdruck im citynahen Landschaftsgebiet des Kantons Zürich entgegengewirkt wird.

Wir hoffen, dass sich die kantonalen Instanzen, insbesondere der Kantonsrat, etwas differenzierter äussern werden zu den Randbedingungen und den Bedürfnissen für die Errichtung von Zentrumsgebieten.

Es scheint uns ein wichtiges Zeichen des Bundesrates zu sein, dass es auch einem Kanton Zürich nicht gestattet wird, im Namen einer verheerenden Vorstellung von Deregulierung alles zu ermöglichen, was einem bestimmten, kleinen und bereits vermögenden Teil der Bevölkerung nützen könnte. Wir finden es wichtig, dass die kantonale Politik darauf ausgerichtet wird und, soweit sie es bereits ist, darauf ausgerichtet bleibt, der Natur und Umwelt gute Rahmenbedingungen zu schaffen, für die umfassende Einhaltung der eidgenössischen Umweltschutzgesetzgebung zu sorgen und sich dafür einzusetzen, dass unabhängig von den Gewinnmargen der Grosskonzerne für alle Bevölkerungskreise gute Lebensbedingungen erhalten oder neu geschaffen werden können.

Wir sind der Meinung, dass der Richtplan grundsätzlich das Instrument wäre, für diesen Ausgleich zu sorgen. Wir bitten den Regierungsrat und auch den Kantonsrat, auf Basis der Entscheide des Bundesrates diesen Anforderungen in der eidgenössischen und kantonalen Gesetzgebung im kantonalen Richtplan besser nachzuleben. Wir sind überzeugt, dass das unserem Kanton nur Gewinn bringen kann.

## **2. Wahl eines Mitglieds der Baurekurskommission Kreis I für den verstorbenen Eugen Olbrecht, Langwiesen**

KR-Nr. 131/1996

Kurt S c h r e i b e r (EVP, Wädenswil), Präsident der Interfraktionellen Konferenz: Namens der Interfraktionellen Konferenz schlage ich Ihnen zur Wahl vor:

Walter Baumann, dipl. Ing., Winterthur

Ratspräsidentin Esther H o l m stellt fest, dass der Vorschlag nicht vermehrt wird.

Die geheim vorgenommene Wahl ergibt folgendes Resultat:

Anwesende Ratsmitglieder .....	125
Eingegangene Wahlzettel .....	124
Davon leer .....	<u>22</u>
Massgebende Stimmenzahl .....	102

Absolutes Mehr .....	52 Stimmen
Gewählt ist Walter Baumann mit .....	96 Stimmen
Vereinzelt .....	<u>6 Stimmen</u>
Gleich der massgebenden Zahl von .....	102 Stimmen

Ratspräsidentin Esther H o l m gratuliert dem Gewählten und wünscht ihm Erfolg und Befriedigung im neuen Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

### **3. Beschluss des Kantonsrates zur Beschwerde von Roger Bartholdi, Zürich, gegen die kantonale Volksabstimmung vom 10. März 1996 über die Änderung des Einführungsgesetzes zum Nationalstrassengesetz (Einzelinitiative) (Antrag des Büros des Kantonsrates vom 25. April 1996)**

KR-Nr. 122/1996

Willy S p i e l e r (SP, Küsnacht), referiert im Namen des Büros des Kantonsrates: Am 10. März 1996 haben die Stimmberechtigten des Kantons Zürich die Einzelinitiative Knauss mit gut 130 000 Ja-Stimmen gegen gut 93 000 Nein-Stimmen gutgeheissen. Der Stadtrat von Zürich hat an drei Tagen vor der Volksabstimmung im Kanton Zürich im «Tagblatt der Stadt Zürich» mit Inseraten zur Unterstützung der Einzelinitiative Knauss aufgerufen. Nach den Angaben des

Stadtrates machten die Gesamtkosten für diese Inserate weniger als 15 000 Franken aus.

Wegen der Verwendung von Steuermitteln für die Abstimmungspropaganda beantragt Ihnen Roger Bartholdi, die Volksabstimmung für ungültig zu erklären, seiner Beschwerde die aufschiebende Wirkung zu gewähren und den Stadtrat von Zürich für die publizierten Inserate zugunsten dieser Initiative zu rügen. Das Büro beantragt dem Kantonsrat, die Beschwerde abzuweisen.

Der Kantonsrat hat selbstverständlich nicht die politische Seite der Verwendung öffentlicher Mittel in einer Abstimmungskampagne zu beurteilen, sondern nur deren rechtliche Zulässigkeit. Zur Beurteilung steht uns mittlerweile eine umfangreiche höchstrichterliche Rechtsprechung zur Verfügung. Das Büro ersucht den Kantonsrat, folgendes in Erwägung zu ziehen:

1. Der Kantonsrat ist gemäss Wahlgesetz zur Beurteilung der vorliegenden Stimrechtsbeschwerde zuständig, da diese ein unzulässiges Eingreifen des Stadtrates von Zürich in den Abstimmungskampf behauptet, das heisst eine Unregelmässigkeit im Sinne des Wahlgesetzes beanstandet. Der Beschwerdeführer ist als Stimmberechtigter des Kantons Zürich zur Beschwerde legitimiert. Er hat auch die Beschwerdefrist eingehalten. Auf die Beschwerde ist demnach einzutreten.
2. Der Beschwerde an sich kommt gemäss Wahlgesetz aufschiebende Wirkung zu, es sei denn, die entscheidende Behörde erlasse abweichende Massnahmen. Solche Massnahmen stehen jedoch nicht zur Diskussion. Damit erweist sich das Begehren nach aufschiebender Wirkung als gegenstandslos.
3. Gemäss Rechtsprechung des Bundesgerichts darf eine Gemeinde in einen kantonalen Abstimmungskampf eingreifen, wenn sie von dessen Ausgang direkt und besonders betroffen ist. Das war bei der Einzelinitiative Knauss insofern der Fall, als diese eine Norm aufheben wollte, welche absehbar nur die Stadt Zürich betroffen hätte. Im Zusammenhang mit der Sihltiefstrasse ging es um eine mögliche Kostenbeteiligung von 250 Millionen Steuerfranken.
4. Der Werbeaufwand von 15 000 Franken lag in der Kompetenz des Stadtrates. Das Bundesgericht verlangte bislang die Zustimmung der Legislative nur bei weit höheren Beträgen, und das erst noch in

weit kleineren Gemeinden. Wie im übrigen der Beschwerdeführer selber einräumt, haben die Inserate das für die Behörden geltende Gebot der Sachlichkeit nicht verletzt.

5. Das eindeutige Resultat der Abstimmung lässt keinen Rückschluss zu, dass es ohne die Inserate des Stadtrates in sein Gegenteil verkehrt worden wäre, zumal nicht nur die Stadt Zürich, sondern auch Landbezirke der Einzelinitiative Knauss zugestimmt haben.

Aus diesen Gründen beantragt Ihnen das Büro, die Beschwerde abzuweisen, sofern überhaupt darauf einzutreten ist.

#### *Eintreten*

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

#### *Detailberatung*

Das Wort wird nicht verlangt.

#### *Schlussabstimmung*

Der Kantonsrat beschliesst mit 117:0 Stimmen, nach Einsichtnahme in einen Bericht seines Büros zur Beschwerde Roger Bartholdi, Eugen-Huber-Strasse 179, 8048 Zürich, betreffend Stimmrechtsbeschwerde gegen die kantonale Volksabstimmung vom 10. März 1996:

1. Die Beschwerde wird, soweit darauf eingetreten wird, abgewiesen.
2. Mitteilung an den Beschwerdeführer, an den Stadtrat von Zürich sowie an die Staatskanzlei, für sich und zuhanden des Regierungsrates.
3. Veröffentlichung im Amtsblatt des Kantons Zürich.

Das Geschäft ist erledigt.

#### **4. Erwahrung der Ergebnisse der kantonalen Volksabstimmung vom 10. März 1996 (Antrag des Büros des Kantonsrates vom 14. März 1996)**

KR-Nr. 52/1996

Ernst Schibli (SVP, Otelfingen) referiert im Namen des Büros des Kantonsrates: Das Büro des Kantonsrates hat an seiner Sitzung vom 14. März 1996 die Ergebnisse der Volksabstimmung vom 10. März 1996 stichprobenweise überprüft. Die Zusammenstellung der Staatskanzlei ist richtig. Fehler wurden keine festgestellt. Wir möchten an dieser Stelle der Staatskanzlei für die immer gute Arbeit bestens danken.

Das Büro des Kantonsrates beantragt dem Kantonsrat, die Ergebnisse der Volksabstimmung vom 10. März 1996 zu erwahren.

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

Der Kantonsrat beschliesst, nach Einsichtnahme in den am 22. März 1996 im Amtsblatt, Textteil, Seite 441 ff., veröffentlichten Beschluss des Büros des Kantonsrates vom 14. März 1996 über die Ergebnisse der kantonalen Volksabstimmung vom 10. März 1996 und nach Vormerknahme, dass keine weiteren Einsprachen mehr hängig sind:

- I. Folgende Referendumsvorlagen werden als vom Volk angenommen erklärt:
  - Unterrichtsgesetz (Änderung)
  - Einzelinitiative Markus Knauss, Zürich, betreffend Änderung des Einführungsgesetzes zum Nationalstrassengesetz
- II. Von der Verwerfung folgender Referendumsvorlagen wird Vormerk genommen:
  - Volksinitiative «gegen Meinungsüberwachung»
  - Volksinitiative «Stopp der importierten Arbeitslosigkeit»
- III. Mitteilung an den Regierungsrat

Die Ergebnisse der kantonalen Volksabstimmung vom 10. März 1996 lauten wie folgt:

Zahl der Stimmberechtigten ..... 760 949

Eingegangene Stimmzettel 1 .....	239 392
Eingegangene Stimmzettel 2 .....	238 890
Eingegangene Stimmzettel 3 .....	240 730
Eingegangene Stimmzettel 4 .....	238 940

### **1. Unterrichtsgesetz (Änderung)**

Annehmende Stimmen .....	211 784
Verwerfende Stimmen .....	19 259
Ungültige Stimmen .....	2 139
Leere Stimmen .....	6 210

### **2. Volksinitiative «gegen Meinungsüberwachung»**

Annehmende Stimmen .....	44 668
Verwerfende Stimmen .....	180 349
Ungültige Stimmen .....	2 141
Leere Stimmen .....	11 732

### **3. Volksinitiative «Stopp der importierten Arbeitslosigkeit»**

Annehmende Stimmen .....	90 759
Verwerfende Stimmen .....	139 976
Ungültige Stimmen .....	2 157
Leere Stimmen .....	7 838

### **4. Einzelinitiative Markus Knauss, Zürich, betreffend Änderung des Einführungsgesetzes zum Nationalstrassengesetz**

Annehmende Stimmen .....	130 165
Verwerfende Stimmen .....	93 215
Ungültige Stimmen .....	2 121
Leere Stimmen .....	13 439

Das Geschäft ist erledigt.

**5. Gesetz über die Finanzierung von Massnahmen für den Natur- und Heimatschutz und für Erholungsgebiete (Änderung) (Antrag der Redaktionskommission vom 25. März 1996, Redaktionslesung und Verabschiedung) 3440b**

Thomas Dähler (FDP, Zürich), Präsident der Redaktionskommission: Die Redaktionskommission hat an verschiedenen Sitzungen die Vorlagen der Traktanden 5, 6, 7 und 8 behandelt und stellt Ihnen ganz kleine Abänderungsanträge. Ich werde diese in der Detailberatung der einzelnen Vorlagen erläutern.

Vreni Püntener-Bugmann (Grüne, Zürich): Es wäre jetzt der Zeitpunkt für ein Rückkommen auf den in der ersten Lesung von der Mehrheit festgesetzten Text. Seit der ersten Lesung hat der Regierungsrat das Naturschutzgesamtkonzept der Öffentlichkeit vorgestellt. Wir wissen jetzt noch genauer, noch exakter, noch sicherer, welche finanziellen Mittel im Kanton Zürich allein für einen umfassenden Naturschutz nötig wären: Rund 50 Millionen Franken kantonaler Gelder, also bereits 20 Millionen mehr, als der Kantonsrat jährlich dem Natur- und Heimatschutzfonds mit der Annahme des jetzt vorgelegten Textes zuweisen möchte. Dazu kämen dann noch die Aufwendungen für Heimatschutz und Archäologie. Deutlich weniger ist es für den Naturschutz. Hoffnungslos zuwenig Geld also für diese Aufgaben, vorab für die Aufgaben des Naturschutzes.

Obwohl wir keine Gesetze mit Verfalldatum schaffen wollen, sind wir jetzt daran, ein solches zu verabschieden, oder aber der Regierungsrat liesse ein zu schubladisierendes Naturschutzgesamtkonzept erarbeiten, was wir ja auch nicht hoffen, denn Arbeit und Gelder für die Katze wollen wir ja nicht.

Wir sind darum mit der vorgeschlagenen Lösung noch nicht glücklich. Aber im Sinne eines heute möglichen Kompromisses können sich die Grünen trotzdem dem kleinen Schritt in Richtung mehr Naturschutz anschliessen. Der Kompromiss auf allerunterster Ebene ist vorerst noch ein Festhalten des heutigen Zustands. Erst mit der Budgetberatung können aus den Worten dann Taten werden. Dafür werden wir uns einsetzen. Wir erwarten dann Kompromissbereitschaft von der andern Seite. Für heute genügt uns die mindestens teilweise Zustimmung von vis-à-

vis und von der CVP zur bescheidenen Verbesserung im Gesetz, so dass wir uns auf ein Rückkommen nicht einlassen würden und der vorliegenden Gesetzesänderung werden zustimmen können.

Weil diese Abstimmung für die Belange des Naturschutzes von grosser Wichtigkeit ist, beantrage ich Ihnen, diese Abstimmung unter Namensaufruf durchzuführen.

### *Eintreten*

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

### *Detailberatung*

Das Wort wird nicht verlangt.

### *Abstimmung über Namensaufruf*

Der Antrag auf Abstimmung unter Namensaufruf wird von 35 Ratsmitgliedern unterstützt und ist damit genehmigt.

### *Abstimmung unter Namensaufruf*

Für Annahme des Gesetzes über die Finanzierung von Massnahmen für den Natur- und Heimatschutz und für Erholungsgebiete (Änderung) stimmen folgende 82 Ratsmitglieder:

Amstutz Hanspeter (EVP, Fehraltorf), Arnet Esther (SP, Schlieren), Attenhofer Hartmuth (SP, Zürich), Baggenstoss Toni (Grüne, Erlenbach), Bapst-Herzog Regina (SP, Zürich), Baumgartner Michel (FDP, Rafz), Bernasconi-Aeppli Susanne (FDP, Zürich), Berset René (CVP, Bülach), Biemann Peter F. (CVP, Zürich), Bolleter-Malcom Nancy (EVP, Seuzach), Bornhauser Martin (SP, Uster), Briner Lukas, Dr. (FDP, Uster), Brunner Roland (SP, Rheinau), Bucher Adrian (SP, Schleinikon), Büchi Thomas (Grüne, Zürich), Büsser-Beer Marie-Therese, Dr. (Grüne, Rüti), Cahannes Franz (SP, Zürich), Clerici Max F. (FDP, Horgen), Dähler Thomas (FDP, Zürich), Dürr Lucius (CVP, Zürich), Fahrni Hans (EVP, Winterthur), Fehr Jacqueline (SP, Winterthur), Fehr Mario (SP, Adliswil), Förtsch Peter (Grüne, Zürich), Frischknecht Ernst (EVP, Dürnten), Frutig Susanne (SP, Dielsdorf), Genner Ruth (Grüne, Zürich), Gerber-Weeber Doris (SP, Zürich), Germann Willy (CVP, Winterthur), Gschwind Benedikt (LdU, Zürich), Gubler

Bernhard Andreas, Dr. (FDP, Pfäffikon), Günthardt Kaspar (Grüne, Dällikon), Gurny Cassee Ruth, Dr. (SP, Maur), Gut Ulrich E., Dr. (FDP, Küsnacht), Hallauer-Mager Elisabeth (SP, Zürich), Hirt Richard, Prof. Dr. (CVP, Fällanden), Hollenstein Erich (LdU, Zürich), Huggel-Neuenschwander Susanne (EVP, Hombrechtikon), Huonker Thomas, Dr. (SP, Zürich), Illi Liselotte (SP, Bassersdorf), Jaun Dorothee (SP, Fällanden), Kamm Silvia (Grüne, Bonstetten), Keller Gabrielle (SP, Turbenthal), Keller Ruedi (SP, Hochfelden), Kessler Gustav (CVP, Dürnten), Kugler-Biedermann Astrid (LdU, Zürich), Kunz Helen (LdU, Opfikon), Lalli Ernst Emy (SP, Zürich), Mägli Ueli, Dr. (SP, Zürich), Marty Kälin Barbara (SP, Gossau), Mosimann Hans-Jakob, Dr. (SP, Winterthur), Müller Felix (Grüne, Winterthur), Müller Heidi (Grüne, Schlieren), Oser Peter (SP, Fischenthal), Ott Martin Michael (Grüne, Bäretswil), Petri Gabriele (Grüne, Zürich), Portmann Hans-Peter (CVP, Zürich), Püntener-Bugmann Vreni (Grüne, Zürich), Riedi Anna Maria, Dr. (SP, Zürich), Rusca Speck Susanna (SP, Zürich), Schaller Anton (LdU, Zürich), Scherrer Werner (EVP, Uster), Schloeth Daniel (Grüne, Zürich), Schreiber Kurt (EVP, Wädenswil), Schürch Christoph (SP, Winterthur), Schwitter Stephan (CVP, Horgen), Sintzel Kurt, Dr. (CVP, Zollikon), Speerli Stöckli Madeleine (SP, Horgen), Spieler Willy (SP, Küsnacht), Spillmann Charles, Dr. (SP, Ottenbach), Stirnemann Peter (SP, Zürich), Talib-Benz Ursula, Dr. (Grüne, Pfäffikon), Thalmann Regula (FDP, Uster), Vischer Daniel (Grüne, Zürich), Vogel Josef (SP, Zürich), Vonlanthen Peter (SP, Oberengstringen), Voser-Huber Marlies, Dr. (SP, Männedorf), Waldner Liliane (SP, Zürich), Weil-Goldstein Anjuska (FraP, Zürich) Weisshaupt Niedermann Crista D. (SP, Uster), Ziegler-Leuzinger Regula (SP, Winterthur), Zumbrunn Esther (LdU, Winterthur).

Gegen die Gesetzesänderung stimmen folgende 74 Ratsmitglieder: Abplanalp Peter (SVP, Oetwil a. S.), Ackeret Rudolf (SVP, Bassersdorf), Bachmann Oskar (SVP, Stäfa), Badertscher Hans (SVP, Seuzach), Bertschi Jean-Jacques, Dr. (FDP, Wettswil a. A.), Betschart Ueli, Dr. (SVP, Nürensdorf), Binder Fredi (SVP, Knonau), Bösel Bruno (FPS, Richterswil), Brunner Ernst (SVP, Illnau-Effretikon), Cavegn Reto (FDP, Oberengstringen), De-Boni Emil (FDP, Hinwil), Dobler Bruno (FPS, Lufingen), Egloff Hans (SVP, Aesch b. Birmensdorf), Enderli Irene (SVP, Affoltern a. A.), Fierz Dorothee (FDP, Egg), Frei

Hans Peter (SVP, Embrach), Frey-Wettstein Franziska (FDP, Zürich), Gattiker Caspar-Vital, Dr. (FDP, Zürich), Grau Peter (SD, Zürich), Gubser Werner (SVP, Zürich), Haderer Willy (SVP, Unterengstringen), Hartmann Hansruedi (FDP, Gossau), Heer Alfred (SVP, Zürich), Hegetschweiler Werner Otto, Dr. (FDP, Langnau a. A.), Heinimann Armin, Dr. (FDP, Illnau-Effretikon), Heitz Hans-Jacob (FDP, Winterthur), Hess Felix (SVP, Mönchaltorf), Honegger Andreas, Dr. (FDP, Zollikon), Honegger Werner (SVP, Bubikon), Hösly Balz, Dr. (FDP, Zürich), Isler Thomas (FDP, Rüschtikon), Isler Ulrich (FDP, Seuzach), Jucker Johann (SVP, Neerach), Kägi Markus (SVP, Niederglatt), Krähenbühl Vilmar (SVP, Zürich), Krebs Kurt (SVP, Zürich), Kuhn Bruno (SVP, Lindau), Leuthold Theo (SVP, Volketswil), Marti Peter (SVP, Winterthur), Metz Hans Rudolf (SD, Regensdorf), Mittaz Germain (CVP, Dietikon), Mossdorf Martin (FDP, Bülach), Niederhauser Peter (FDP, Wallisellen), Peter Werner (SVP, Bülach), Peyer Jürg, Dr. (FDP, Zürich), Reber Klara, Dr. (FDP, Winterthur), Rietiker Robert (SVP, Maur), Rissi Alfred (FDP, Zürich), Rutschmann Hans (SVP, Rafz), Sägesser Rolf (FDP, Greifensee), Schaub Theo (FDP, Zürich), Schellenberg Georg (SVP, Zell), Schellenberg Kurt, Prof. (FDP, Wetzikon), Schibli Ernst (SVP, Otelfingen), Schmid Hansjörg (SVP, Dinhard), Schneider-Schatz Annelies (SVP, Bäretswil), Schwendimann Werner (SVP, Oberstammheim), Stirnimann Isidor Markus (FDP, Wädenswil), Stocker-Rusterholz Ernst (SVP, Wädenswil), Stucki Richard (FDP, Andelfingen), Styger Laurenz (SVP, Zürich), Suter Arnold (SVP, Kilchberg), Trachsel Jürg (SVP, Richterswil), Troesch-Schnyder Franziska (FDP, Zollikon), Weber Doris, Dr. (FDP, Zürich), Weigold Hermann, Dr. (SVP, Winterthur), Weilenmann Richard (SVP, Buch am Irchel), Weiss Karl (FDP, Schlieren), Welti Ulrich (SVP, Küsnacht), Wietlisbach Paul (SD, Zürich), Zollinger Martin, Dr. (FDP, Zürich), Züblin Hans-Peter (SVP, Weiningen), Zuppiger Bruno (SVP, Hinwil), Zweifel Paul (SVP, Zürich).

Abwesend sind folgende 22 Ratsmitglieder: Aeschbacher Rudolf, Dr. (EVP, Zürich), Aisslinger Peter (FDP, Zürich), Brändli Sebastian, Dr. (SP, Zürich), Bretscher Christian (FDP, Birmensdorf), Chanson Robert, Dr. (FDP, Zürich), Gerber Rüeegg Julia (SP, Wädenswil), Götsch Neukom Regula (SP, Kloten), Guler Anna (SP, Zürich), Jeker Rudolf, Dr. (FDP, Regensdorf), Jud Ernst (FDP, Hedingen), Kohler Trudi (SP,

Pfäffikon), Kübler Eduard (FDP, Winterthur), Moser-Cathrein Susi (SP, Urdorf), Patroni Remo (FPS, Uster), Pfister-Esslinger Regula, Dr. (FDP, Zürich), Rappold Jörg N., Dr. (FDP, Küsnacht), Reinhard Peter (EVP, Kloten), Schmid Hansruedi (SP, Richterswil), Schneebeli Hanspeter (FDP, Zürich), Volland Bettina (SP, Zürich), Werner Markus J. (CVP, Dällikon), Winkler Ruedi (SP, Zürich).

Dem Rat gehören gegenwärtig 179 Mitglieder an. Nicht gestimmt hat die Ratspräsidentin Esther Holm.

Der Kantonsrat beschliesst mit 82:74 Stimmen, die folgende Gesetzesänderung zu genehmigen:

### **Gesetz über die Finanzierung von Massnahmen für den Natur- und Heimatschutz und für Erholungsgebiete (Änderung)**

#### Art. I

Das Gesetz über die Finanzierung von Massnahmen für den Natur- und Heimatschutz und für Erholungsgebiete vom 17. März 1974 wird wie folgt geändert:

§ 3. Der Kantonsrat weist dem Fonds mit dem Voranschlag jährliche Einlagen in der Höhe von 20 bis 30 Millionen Franken zu.

Er kann für die Tilgung der bis zum 31. Dezember 1996 aufgelaufenen Fondsschulden dem Fonds eine zusätzliche jährliche Einlage von höchstens 10 Millionen Franken zuweisen.

Erreicht der Fonds einen Bestand von 50 Millionen Franken, ist die Einlage in dem Umfang festzulegen, dass sich der Bestand nicht weiter erhöht.

#### Art. II

Dieses Gesetz untersteht der Volksabstimmung. Der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Die Vorlage geht an den Regierungsrat zur Abfassung des Beleuchtenden Berichts und zur Ansetzung der Volksabstimmung.

*Abschreibung eines Postulats*

Der Rat beschliesst mit 95:0 Stimmen, das Postulat 81/1994 entsprechend dem Antrag der vorberatenden Kommission abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

**6. Gesetz über den Beitritt des Kantons Zürich zur Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (Antrag der Redaktionskommission vom 29. April 1996, Redaktionslesung und Verabschiedung) 3479b**

Thomas B ü c h i (Grüne, Zürich): Entschuldigen Sie, wenn hier einer als Grüner eine Bemerkung anbringt. Wir haben diese Vorlage in dreifacher Ausführung erhalten. Wir haben immer wieder ein Exemplar erhalten, weil im Text kleine redaktionelle Änderungen vorgenommen wurden. Ich möchte den Rat bitten, dem Umstand nachzuleben, dass Umweltschutz sehr oft mit Achtgeben und etwas Sorge tragen zu tun hat und nicht mit einer Einbusse der Qualität. Mir ist klar, dass in der ersten Auflage der Gesetzestext der Interkantonalen Vereinbarung, den wir ja nicht ändern können, einmal abgedruckt werden muss. Weshalb aber dieser Gesetzestext jedesmal, in drei Vorlagen, wörtlich abgeschrieben werden muss, nur weil im übrigen Teil ein Wort geändert wurde, geht mir nicht in den Kopf. Ich möchte den Rat und die Kommissionen bitten, hier etwas mehr zu denken, und damit ohne Qualitätseinbusse etwas mehr Papier zu sparen.

Thomas D ä h l e r (FDP, Zürich): Die Redaktionskommission nimmt Ihre Anregung gerne auf und wird künftig bei Interkantonalen Konkordaten diese nicht mehr abdrucken.

*Eintreten*

3636

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

#### *Detailberatung*

Das Wort wird nicht verlangt.

#### *Schlussabstimmung*

Der Rat stimmt mit 124:0 Stimmen der Vorlage 3479b zu. Sie lautet wie folgt:

### **Gesetz über den Beitritt des Kantons Zürich zur Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen**

§ 1. Der Kanton Zürich tritt der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen bei.

Die von der Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektoren-Konferenz und der Konferenz der kantonalen Volkswirtschaftsdirektoren am 25. November 1994 angenommene Vereinbarung hat folgenden Wortlaut:

### **Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB)**

#### **1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen**

##### **Art. 1 Zweck**

<sup>1</sup>Diese Vereinbarung regelt die gegenseitige Öffnung der Kantone bei der Vergabe ihrer öffentlichen Aufträge.

<sup>2</sup>Sie will die kantonalen Vergaberegeln durch gemeinsam bestimmte Grundsätze und in Übereinstimmung mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz harmonisieren. Ihre Ziele sind insbesondere:

- a) Förderung des wirksamen Wettbewerbs unter den Anbieterinnen und Anbietern;

- b) Gewährleistung der Gleichbehandlung aller Anbieterinnen und Anbieter sowie einer unparteiischen Vergabe;
- c) Sicherstellung der Transparenz der Vergabeverfahren;
- d) wirtschaftliche Verwendung öffentlicher Mittel.

## **Art. 2 Vorbehalt anderer Vereinbarungen**

Die beteiligten Kantone behalten sich das Recht vor:

- a) unter sich andere bilaterale oder multilaterale Vereinbarungen zur Erweiterung des Anwendungsbereichs dieser Vereinbarung zu schliessen oder ihre Zusammenarbeit auf anderem Weg weiterzuentwickeln;
- b) ähnliche Vereinbarungen mit den Grenzregionen und Nachbarstaaten zu schliessen.

## **Art. 3 Durchführung**

Die zuständigen Behörden jedes Kantons erlassen Ausführungsbestimmungen, die mit der Vereinbarung übereinstimmen müssen.

## **2. Abschnitt: Anwendung der Vereinbarung**

### **Art. 4 Interkantonales Organ**

<sup>1</sup>Die Mitglieder der an der Vereinbarung beteiligten Kantone in der Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektoren-Konferenz bilden das Interkantonale Organ.

<sup>2</sup>Das Interkantonale Organ ist zuständig für:

- a) Änderung der Vereinbarung unter Vorbehalt der Zustimmung der beteiligten Kantone;
- b) Erlass von Vergaberichtlinien;
- c) Periodische Anpassung der Schwellenwerte gemäss den Vorgaben des GATT-Übereinkommens;
- d) Festlegung der generellen Bagatellklausel gemäss Artikel 7 Absatz 2 dieser Vereinbarung;
- e) Kontrolle über die Durchführung der Vereinbarung durch die Kantone, insbesondere Führung der notwendigen Dokumentationen,

sowie die gütliche Schlichtung von Streitigkeiten zwischen den Kantonen über die Anwendung der Vereinbarung;

- f) Regelung der Organisation und des Verfahrens für die Anwendung der Vereinbarung.

<sup>3</sup>Das Interkantonale Organ trifft seine Entscheide mit Dreiviertelmehrheit der Anwesenden, sofern mindestens die Hälfte der Kantone vertreten ist. Jeder beteiligte Kanton hat eine Stimme, die von einem Mitglied der zuständigen Kantonsregierung wahrgenommen werden muss.

<sup>4</sup>Das Interkantonale Organ arbeitet mit den Konferenzen der Vorsteherinnen und Vorsteher der betroffenen kantonalen Direktionen, insbesondere mit der Konferenz kantonaler Volkswirtschaftsdirektoren zusammen, indem diese vorher konsultiert oder zu den Sitzungen eingeladen werden.

### **Art. 5 Zusammenarbeit mit dem Bund**

Das Interkantonale Organ sucht mit dem Bund gemeinsame Lösungen für eine koordinierte Regelung der eidgenössischen und kantonalen Vergabeverfahren.

## **3. Abschnitt: Anwendungsbereich**

### **Art. 6 Auftragsarten**

<sup>1</sup>Diese Vereinbarung findet Anwendung auf die Vergabe von:

- a) Bauaufträgen, das heisst Verträgen zwischen Auftraggeberin oder Auftraggeber und Anbieterin oder Anbieter über die Durchführung von Hoch- und Tiefbauarbeiten im Sinne von Ziffer 51 der zentralen Produktklassifikation (CPC-Liste) nach Anhang I Annex 5 des GATT-Übereinkommens;
- b) Lieferaufträgen, das heisst Verträgen zwischen Auftraggeberin oder Auftraggeber und Anbieterin oder Anbieter über die Beschaffung beweglicher Güter, namentlich durch Kauf, Leasing, Miete, Pacht oder Mietkauf;
- c) Dienstleistungsaufträgen, das heisst Verträgen zwischen Auftraggeberin oder Auftraggeber und Anbieterin oder Anbieter über die Erbringung einer Dienstleistung nach Anhang I Annex 4 des GATT-Übereinkommens.

<sup>2</sup>Ein Bauwerk ist das Ergebnis der Gesamtheit von Hoch- und Tiefbauarbeiten Nach Absatz 1 Buchstabe a.

### **Art. 7      Schwellenwerte**

<sup>1</sup>Diese Vereinbarung gilt für die Vergabe von Aufträgen, wenn der geschätzte Auftragswert folgenden Schwellenwert ohne Mehrwertsteuer erreicht:

- a) 10 070 000 Franken bei Bauwerken;
- b) 403 000 Franken bei Lieferungen und Dienstleistungen;
- c) 806 000 Franken bei Lieferungen und Dienstleistungen im Auftrag einer Auftraggeberin oder eines Auftraggebers, die gemäss Artikel 8 dieser Vereinbarung in den Bereichen Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung und im Telekommunikationsbereich vergeben werden.

<sup>2</sup>Vergibt die Auftraggeberin oder der Auftraggeber für die Realisierung eines Bauwerks mehrere Bauaufträge, so ist deren Gesamtwert massgebend. Der prozentuale Anteil der einzelnen Bauwerke, welche sie am Gesamtbauwerk ausmachen müssen, damit sie auf jeden Fall den Bestimmungen dieser Vereinbarung unterliegen, richtet sich nach den generellen Festlegungen durch das Interkantonale Organ (Bagatellklausel).

### **Art. 8      Auftraggeberin und Auftraggeber**

<sup>1</sup>Dieser Vereinbarung unterstehen als Auftraggeberin und Auftraggeber:

- a) der Staat und seine öffentlich-rechtlichen Anstalten und Regiebetriebe sowie die öffentlich-rechtlichen Körperschaften, an denen er beteiligt ist;
- b) die Gemeinden, die Gemeindeverbände und die anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaften gegenüber jenen Kantonen und Vertragsstaaten des GATT-Übereinkommens, die Gegenrecht gewähren;
- c) Organisationen und Unternehmen, gleich welcher Rechtsform, die in den Sektoren Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationsbereich tätig sind und durch eine bzw. einen oder mehrere, in Buchstabe a) oder Buchstabe b) – unab-

hängig vom Gegenrecht – genannte Auftraggeberin oder Auftraggeber mehrheitlich beherrscht sind. Sie unterstehen dieser Vereinbarung nur für Aufträge, die sie zur Durchführung ihrer in der Schweiz ausgeübten Tätigkeit in diesen Bereichen geben;

- d) andere Organisationen, die dem GATT-Übereinkommen oder anderen entsprechenden völkerrechtlichen Verträgen unterstellt sind.

<sup>2</sup>Dieser Vereinbarung ebenfalls unterstellt sind Objekte und Leistungen, die mit mehr als 50% der Gesamtkosten vom Bund oder einer oder mehreren in Absatz 1 Buchstabe a) und b) genannten Organisationen subventioniert werden.

### **Art. 9 Anbieterin und Anbieter**

Diese Vereinbarung ist anwendbar auf Angebote von Anbieterinnen und Anbietern, die ihren Sitz oder Wohnsitz haben:

- a) in einem beteiligten Kanton;
- b) in einem Vertragsstaat des GATT-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen, soweit diese Staaten Gegenrecht gewähren;
- c) in anderen Staaten in dem Ausmass, als entsprechende vertragliche Abmachungen eingegangen worden sind.

### **Art. 10 Ausnahmen**

<sup>1</sup>Diese Vereinbarung findet keine Anwendung auf:

- a) Aufträge an Behinderteninstitutionen, Wohltätigkeitseinrichtungen und Strafanstalten;
- b) Aufträge, die im Rahmen von Agrar- und Ernährunghilfsprogrammen erteilt werden;
- c) Aufträge, die aufgrund eines völkerrechtlichen Vertrages zwischen den Vertragsstaaten des GATT-Übereinkommens oder der Schweiz und anderen Staaten über ein gemeinsam zu verwirklichendes und zu tragendes Objekt vergeben werden;
- d) Aufträge, die aufgrund eines besonderen Verfahrens einer internationalen Organisation vergeben werden;

- e) Aufträge für die Beschaffung von Waffen, Munition oder Kriegsmaterial und für die Erstellung von Bauten der Kampf- und Führungsinfrastruktur von Gesamtverteidigung und Armee.

<sup>2</sup>Die Auftraggeberin und der Auftraggeber brauchen eine Auftrag nicht nach den Bestimmungen dieser Vereinbarung zu vergeben, wenn:

- a) die Sittlichkeit, die öffentliche Ordnung oder die öffentliche Sicherheit gefährdet sind;
- b) der Schutz von Gesundheit und Leben von Mensch, Tier und Pflanzen dies erfordert oder
- c) dadurch bestehende Schutzrechte des geistigen Eigentums verletzt würden.

#### **4. Abschnitt: Vergabeverfahren**

##### **Art. 11 Allgemeine Grundsätze**

Bei der Vergabe von Aufträgen werden folgende Grundsätze eingehalten:

- a) Nichtdiskriminierung und Gleichbehandlung der Anbieterinnen und Anbieter;
- b) wirksamer Wettbewerb;
- c) Verzicht auf Abgebotsrunden;
- d) Beachtung der Ausstandsregeln;
- e) Beachtung der Arbeitsschutzbestimmungen und der Arbeitsbedingungen;
- f) Gleichbehandlung von Frau und Mann;
- g) Vertraulichkeit von Informationen.

##### **Art. 12 Verfahrensarten**

<sup>1</sup>Es sind folgende Verfahrensarten anwendbar:

- a) das offene Verfahren, bei dem die Auftraggeberin oder der Auftraggeber den geplanten Auftrag öffentlich ausschreibt und alle Anbieterinnen und Anbieter ein Angebot einreichen können;
- b) das selektive Verfahren, bei dem die Auftraggeberin oder der Auftraggeber den geplanten Auftrag öffentlich ausschreibt.

Alle Anbieterinnen und Anbieter können einen Antrag auf Teilnahme einreichen. Die Auftraggeberin oder der Auftraggeber bestimmt aufgrund von Eignungskriterien die Anbieterinnen und Anbieter, die ein Angebot einreichen dürfen. Die Auftraggeberin oder der Auftraggeber kann die Zahl der zur Angebotsabgabe eingeladenen Anbieterinnen und Anbieter beschränken, wenn sonst die Auftragsvergabe nicht effizient abgewickelt werden kann. Dabei muss ein wirksamer Wettbewerb gewährleistet sein.

c) das freihändige Verfahren, bei dem die Auftraggeberin oder der Auftraggeber einen Auftrag direkt vergibt ohne Ausschreibung.

<sup>2</sup>Die Kantone regeln in den Ausführungsbestimmungen die Voraussetzungen nach GATT-Übereinkommen, unter denen die Verfahrensarten entsprechend gewählt werden dürfen.

### **Art. 13 Kantonale Ausführungsbestimmungen**

Die Ausführungsbestimmungen gewährleisten:

- a) die notwendigen Veröffentlichungen, mindestens im zuständigen kantonalen Amtsblatt der Auftraggeberin oder des Auftraggebers;
- b) die Bezugnahmen auf nichtdiskriminierende technische Spezifikationen;
- c) die Bestimmung von ausreichenden Fristen für die Einreichung der Angebote;
- d) ein Verfahren zur Überprüfung der Eignung der Anbieterinnen und Anbieter nach objektiven und überprüfbaren Kriterien;
- e) die gegenseitige Anerkennung der Qualifikation der Anbieterinnen und Anbieter, die in ständigen Listen der beteiligten Kantone eingetragen sind;
- f) geeignete Zuschlagskriterien, die den Zuschlag an das wirtschaftlich günstigste Angebot gewährleisten;
- g) den Zuschlag durch Verfügung;
- h) die Mitteilung und kurze Begründung des Zuschlages;
- i) die Beschränkung von Abbruch und Wiederholung des Vergabeverfahrens auf wichtige Gründe.

### **Art. 14 Vertragsschluss**

<sup>1</sup>Der Vertrag mit der Anbieterin oder dem Anbieter darf nach dem Zuschlag nach Ablauf der Beschwerdefrist abgeschlossen werden, es sei denn, die Beschwerdeinstanz habe der Beschwerde aufschiebende Wirkung erteilt.

<sup>2</sup>Ist ein Beschwerdeverfahren ohne aufschiebende Wirkung gegen den Zuschlag hängig, so teilt die Auftraggeberin oder der Auftraggeber den Vertragsschluss umgehend der Beschwerdeinstanz mit.

## **5. Abschnitt: Rechtsschutz**

### **Art. 15      Beschwerderecht und Frist**

<sup>1</sup>Gegen Verfügungen der Auftraggeberin oder des Auftraggebers ist die Beschwerde an eine unabhängige kantonale Instanz zulässig. Diese entscheidet endgültig.

<sup>2</sup>Beschwerden sind schriftlich und begründet innert 10 Tagen seit Eröffnung der Verfügungen einzureichen.

<sup>3</sup>Fehlen kantonale Ausführungsbestimmungen, ist das Bundesgericht für Beschwerden, welche die Anwendung dieser Vereinbarung betreffen, zuständig.

### **Art. 16      Beschwerdegründe**

<sup>1</sup>Mit Beschwerde können gerügt werden:

- a) Rechtsverletzungen, einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens;
- b) unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhaltes.

<sup>2</sup>Unangemessenheit kann nicht geltend gemacht werden.

<sup>3</sup>Fehlen kantonale Ausführungsbestimmungen, können die Bestimmungen dieser Vereinbarung direkt geltend gemacht werden.

### **Art. 17      Aufschiebende Wirkung**

<sup>1</sup>Die Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung.

<sup>2</sup>Die Beschwerdeinstanz kann auf Gesuch oder von Amtes wegen die aufschiebende Wirkung erteilen, wenn die Beschwerde als ausreichend begründet erscheint und keine überwiegenden öffentlichen oder privaten Interessen entgegenstehen.

<sup>3</sup>Wird die aufschiebende Wirkung auf Gesuch der Beschwerdeführerin oder des Beschwerdeführers angeordnet und kann sie zu einem bedeutenden Nachteil führen, kann die Beschwerdeführerin oder der Beschwerdeführer innerhalb nützlicher Frist zur Leistung von Sicherheiten für die Verfahrenskosten und mögliche Parteientschädigungen verpflichtet werden. Wird die Sicherheit nicht fristgerecht geleistet, wird der Entscheid über die aufschiebende Wirkung hinfällig.

<sup>4</sup>Die Beschwerdeführerin oder der Beschwerdeführer sind verpflichtet, den Schaden, der aus der aufschiebenden Wirkung entstanden ist, wenn sie absichtlich oder grob fahrlässig gehandelt haben, zu ersetzen.

#### **Art. 18      Entscheid**

<sup>1</sup>Ist der Vertrag noch nicht abgeschlossen, kann die Beschwerdeinstanz die Aufhebung der Verfügung beschliessen und in der Sache selbst entscheiden oder sie an die Auftraggeberin oder den Auftraggeber mit oder ohne verbindliche Anordnungen zurückweisen.

<sup>2</sup>Ist der Vertrag bereits abgeschlossen und erweist sich die Beschwerde als begründet, stellt die Beschwerdeinstanz fest, dass die Verfügung rechtswidrig ist.

### **6. Abschnitt: Überwachung**

#### **Art. 19      Kontrolle und Sanktionen**

<sup>1</sup>Die Kantone überwachen die Einhaltung der Vergabebestimmungen vor und nach dem Zuschlag durch die Auftraggeberinnen oder Auftraggeber und die Anbieterinnen und Anbieter.

<sup>2</sup>Sie sehen Sanktionen für den Fall der Verletzung der Vergabebestimmungen vor.

## **7. Abschnitt: Schlussbestimmungen**

### **Art. 20 Beitritt und Austritt**

<sup>1</sup>Jeder Kanton kann der Vereinbarung beitreten, indem er seine Beitrittserklärung dem Interkantonalen Organ übergibt, das sie dem Bund mitteilt.

<sup>2</sup>Der Austritt kann auf das Ende eines Kalenderjahres erfolgen. Er ist 6 Monate im voraus dem Interkantonalen Organ anzuzeigen, das den Austritt dem Bund mitteilt.

### **Art. 21 Inkrafttreten**

<sup>1</sup>Die Vereinbarung tritt, sobald ihr zwei Kantone beigetreten sind, durch Veröffentlichung in der amtlichen Sammlung der Bundesgesetze und für weitere Mitglieder mit der Veröffentlichung ihres Beitrittes im gleichen Organ in Kraft.

<sup>2</sup>Gleiches gilt für Ergänzungen und Änderungen der Vereinbarung.

### **Art. 22 Übergangsrecht**

<sup>1</sup>Die Vereinbarung gilt für die Vergabe von Aufträgen, die nach dem Inkrafttreten der Vereinbarung ausgeschrieben oder vergeben wurden.

<sup>2</sup>Im Fall eines Austrittes gilt die Vereinbarung für die Vergabe von Aufträgen, die vor dem Ende des Kalenderjahres, auf das der Austritt wirksam wird, ausgeschrieben werden.

§ 2. Die Gemeinden, die Gemeindeverbände und die anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaften gemäss Art. 8 Abs. 1 lit. b der Interkantonalen Vereinbarung sind diesem Gesetz nicht unterstellt.

Der Regierungsrat kann weitere Auftragsarten und Verfahrensbereiche sowie Auftraggeberinnen und Auftraggeber, insbesondere die Gemeinden, in die Regelung des Beschaffungswesens einbeziehen und sie namentlich den Bestimmungen über das Beschwerdeverfahren und die Haftung unterstellen.

§ 3. Über Beschwerden gemäss Art. 15 der Interkantonalen Vereinbarung entscheidet das Verwaltungsgericht.

§ 4. Als anfechtbare Entscheide der Auftraggeberin oder des Auftraggebers gelten:

- a) der Zuschlag oder der Abbruch des Vergabeverfahrens;
- b) die Ausschreibung des Auftrags;
- c) die Auswahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer im selektiven Verfahren;
- d) der Ausschluss vom Vergabeverfahren sowie der Entscheid über den Widerruf des Zuschlags;
- e) die Aufnahme einer Anbieterin oder eines Anbieters in ständige Listen oder die Streichung aus solchen Listen.

§ 5. Für das Beschwerdeverfahren finden die für das Verwaltungsgericht als Beschwerdeinstanz geltenden Bestimmungen des Verwaltungsrechtspflegegesetzes ergänzend Anwendung.

§ 6. Die Auftraggeberinnen und Auftraggeber haften für Schaden, den sie durch einen Entscheid verursacht haben, dessen Rechtswidrigkeit vom Verwaltungsgericht festgestellt worden ist.

Die Haftung nach Absatz 1 beschränkt sich auf Aufwendungen, die der Anbieterin oder dem Anbieter im Zusammenhang mit dem Vergabe- und Rechtsmittelverfahren erwachsen sind.

Im übrigen gilt das für die Auftraggeberin oder den Auftraggeber anwendbare Haftpflichtrecht.

§ 7. Der Regierungsrat regelt in einer Verordnung die Einzelheiten des Beschaffungswesens, auch soweit es nicht von der Interkantonalen Vereinbarung erfasst ist.

Die Verordnung bedarf der Genehmigung durch den Kantonsrat.

Der Regierungsrat ordnet die Überwachung im Sinne von Abschnitt 6 der Interkantonalen Vereinbarung. Er kann insbesondere die Voraussetzungen für den Ausschluss von Anbieterinnen und Anbietern regeln. Zur Kontrolle, ob die Arbeitsschutzbestimmungen, die Arbeitsbedingungen und die Gleichbehandlung von Frau und Mann eingehalten werden, kann er den Beizug Dritter vorsehen.

§ 8. Der Regierungsrat ist ermächtigt, spätere Anpassungen der Interkantonalen Vereinbarung, soweit sie nicht grundlegender Art sind, zu ratifizieren.

Er kann mit anderen Kantonen oder Staaten Gegenrechtsvereinbarungen abschliessen.

§ 9. Dieses Gesetz untersteht der Volksabstimmung. Der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Die Vorlage geht an den Regierungsrat zur Abfassung des Beleuchtenden Berichts und zur Anordnung der Volksabstimmung.

Das Geschäft ist erledigt.

**7. Gesetz über den Beitritt zur Interkantonalen Vereinbarung über die Anerkennung von Ausbildungsabschlüssen (Antrag der Redaktionskommission vom 29. April 1996, Redaktionslesung und Verabschiedung) 3466a**

Thomas Dähler (FDP, Zürich), Präsident der Redaktionskommission: Die Redaktionskommission hat im Titel des Gesetzes den Kanton Zürich noch eingefügt: Gesetz über den Beitritt nicht nur «des Kantons», sondern «des Kantons Zürich» zur Interkantonalen Vereinbarung. In unserer Gesetzessammlung wäre klar, dass es sich nur um den Kanton Zürich handeln kann. Aber wenn das Gesetz irgendwo sonst ist, muss man wissen, dass es der Kanton Zürich ist, der dieser Interkantonalen Vereinbarung beitrifft. Die Ergänzung wurde auch im § 1 vorgenommen.

*Eintreten*

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

*Detailberatung*

## **Gesetz über den Beitritt des Kantons Zürich zur Interkantonalen Vereinbarung über die Anerkennung von Ausbildungsabschlüssen**

§ 1. Der Kanton Zürich tritt der Interkantonalen Vereinbarung über die Anerkennung von Ausbildungsabschlüssen vom 18. Februar 1993 bei.

§ 2. Die Vereinbarung hat folgenden Wortlaut:

### *Art. 1 Zweck*

Die Vereinbarung regelt die Anerkennung kantonaler Ausbildungsabschlüsse in der Schweiz.

Sie regelt zudem, unter Berücksichtigung des internationalen Rechts, die Anerkennung ausländischer Ausbildungsabschlüsse.

Sie fördert den freien Zugang zu weiterführenden Schulen und zur Berufsausübung. Sie hilft mit, die Qualität der Ausbildungen für die gesamte Schweiz sicherzustellen.

### *Art. 2 Geltungsbereich*

Die Vereinbarung gilt für alle Ausbildungen und Berufe, deren Regelung in die Zuständigkeit des Kantons fällt.

Sie gilt insbesondere für die folgenden Abschlüsse:

- a) der Diplommittelschulen und der Gymnasien;
- b) der kantonalen Berufslehren;
- c) der Lehrerbildung aller Stufen;
- d) der Ausbildungen in Musik, Gestaltung und anderen Künsten;
- e) der Ausbildungen zu Berufen des Sozialbereichs;
- f) der Ausbildungen zu Berufen des Gesundheitswesens;
- g) der Ausbildungen für das Fachpersonal der Bibliotheken und der Dokumentation;
- h) der Erwachsenenbildung.

### *Art. 3 Zusammenarbeit mit dem Bund*

In den Bereichen, in denen sowohl der Bund wie die Kantone zuständig sind, sind gemeinsame Lösungen anzustreben.

Die Zusammenarbeit mit dem Bund erfolgt insbesondere in den folgenden Bereichen:

- a) Anerkennung der Maturität (allgemeine Hochschulreife);
- b) Anerkennung der Fachhochschulreife;
- c) Anerkennung der Lehrdiplome für Berufsschulen;
- d) Mitsprache und Mitwirkung der Kantone in internationalen Angelegenheiten.

#### *Art. 4      Anerkennungsbehörde*

Anerkennungsbehörde ist die Erziehungsdirektorenkonferenz.

Anerkennungsbehörde für die Ausbildungsabschlüsse im Gesundheitswesen ist die Sanitätsdirektorenkonferenz.

Jeder Kanton, der der Vereinbarung beitrifft, hat eine Stimme. Die übrigen Kantone haben beratende Stimmen.

#### *Art. 5      Vollzug der Vereinbarung*

Die Erziehungsdirektorenkonferenz vollzieht die Vereinbarung.

Sie arbeitet dabei insbesondere zusammen

- a) mit der Fürsorgedirektorenkonferenz in allen Fragen der Ausbildungsabschlüsse des Sozialbereichs;
- b) mit dem Bund und mit der Schweizerischen Hochschulkonferenz in allen Fragen der universitären Ausbildungsabschlüsse.

Die Sanitätsdirektorenkonferenz vollzieht die Vereinbarung im Bereich des Gesundheitswesens. Sie kann den Vollzug an Dritte übertragen; in jedem Fall obliegt ihr die Oberaufsicht.

#### *Art. 6      Anerkennungsreglemente*

Anerkennungsreglemente legen für einzelne Ausbildungsabschlüsse oder für Gruppen verwandter Ausbildungsabschlüsse insbesondere fest:

- a) die Voraussetzungen der Anerkennung (Art. 7);
- b) die Anerkennungsverfahren;
- c) die Voraussetzungen für die Anerkennung ausländischer Ausbildungsabschlüsse.

Die Anerkennungsbehörde erlässt nach Anhören der unmittelbar beteiligten Berufsorganisationen und Berufsverbände das Anerkennungsreglement. Im Fall einer Delegation des Vollzugs gemäss Art. 5 Abs. 3 obliegt ihr die Genehmigung des Anerkennungsreglements.

Das Anerkennungsreglement, bzw. dessen Genehmigung, bedarf der Zustimmung von zwei Dritteln der stimmberechtigten Mitglieder der zuständigen Anerkennungsbehörde.

#### *Art. 7 Anerkennungs Voraussetzungen*

Die Anerkennungs Voraussetzungen nennen die minimalen Anforderungen, denen ein Ausbildungsabschluss genügen muss. Schweizerische Ausbildungs- und Berufsstandards sowie allenfalls internationale Anforderungen sind dabei in angemessener Weise zu berücksichtigen.

Die folgenden Anforderungen sind zwingend festzuhalten:

- a) die mit dem Abschluss ausgewiesene Qualifikation und
- b) das Prüfungsverfahren für diese Qualifikation.

Weitere Anforderungen können festgehalten werden, wie:

- a) die Dauer der Ausbildung;
- b) die Zulassungsvoraussetzungen zur Ausbildung;
- c) die Lehrgegenstände und
- d) die Qualifikation des Lehrpersonals.

#### *Art. 8 Wirkungen der Anerkennung*

Die Anerkennung weist aus, dass der Ausbildungsabschluss den in dieser Vereinbarung und im betreffenden Anerkennungsreglement festgelegten Voraussetzungen entspricht.

Die Vereinbarungskantone gewähren den Inhabern und Inhaberinnen eines anerkannten Ausbildungsabschlusses den gleichen Zugang zu kantonally reglementierten berufen wie den entsprechend diplomierten Angehörigen des eigenen Kantons.

Die Vereinbarungskantone lassen Inhaber und Inhaberinnen eines anerkannten Ausbildungsabschlusses unter den gleichen Voraussetzungen zu weiterführenden Schulen zu wie entsprechend diplomierte Angehörige des eigenen Kantons. Vorbehalten bleiben die Aufnahmekapazität der Schulen und angemessene finanzielle Abgeltungen.

Inhaber und Inhaberinnen eines anerkannten Ausbildungsabschlusses sind berechtigt, einen entsprechenden geschützten Titel zu tragen, sofern das Anerkennungsreglement dies ausdrücklich vorsieht.

*Art. 9 Dokumentation, Publikation*

Die Erziehungsdirektorenkonferenz führt eine Dokumentation über die anerkannten Ausbildungsabschlüsse.

Die Vereinbarungskantone verpflichten sich, die Anerkennungsreglemente in den amtlichen Publikationsorganen zu veröffentlichen.

*Art. 10 Rechtsschutz*

Die Reglemente und die Entscheide der Anerkennungsbehörden können von den betroffenen Privaten gemäss Art. 84 Abs. 1 lit. a und b des Bundesgesetzes über die Bundesrechtspflege vom 16. Dezember 1943 beim Bundesgericht mit staatsrechtlicher Beschwerde angefochten werden.

Über die Anfechtung von Reglementen und Entscheiden der Anerkennungsbehörden durch einen Kanton und über andere Streitigkeiten zwischen den Kantonen entscheidet auf staatsrechtliche Klagen hin das Bundesgericht gemäss Art. 83 lit. b des Bundesgesetzes über die Bundesrechtspflege vom 16. Dezember 1943.

*Art. 11 Strafbestimmung*

Wer einen im Sinne von Art. 8 Abs. 4 geschützten Titel führt, ohne über einen anerkannten Abschluss zu verfügen, oder wer einen Titel verwendet, der den Eindruck erweckt, er habe einen anerkannten Ausbildungsabschluss erworben, wird mit Haft oder Busse bestraft. Die Strafverfolgung obliegt den Kantonen.

*Art. 12 Kostentragung*

Die Kosten, die sich aus dieser Vereinbarung ergeben, werden von den Vereinbarungskantonen nach Massgabe der Einwohnerzahl getragen.

*Art. 13 Beitritt / Kündigung*

Der Beitritt zu dieser Vereinbarung wird dem Vorstand der Schweizerischen Konferenz der kantonalen Erziehungsdirektoren gegenüber erklärt. Dieser teilt die Beitrittserklärung dem Bundesrat mit.

Die Vereinbarung kann je auf Ende eines Kalenderjahres, unter Beachtung einer Frist von drei Jahren, gekündigt werden.

*Art. 14 Inkrafttreten*

Der Vorstand der Erziehungsdirektorenkonferenz setzt die Vereinbarung in Kraft, wenn ihr mindestens 17 Kantone beigetreten sind und wenn sie vom Bund genehmigt worden ist.

Von der Schweizerischen Konferenz der kantonalen Erziehungsdirektoren im Einvernehmen mit der Schweizerischen Sanitätsdirektorenkonferenz und der Schweizerischen Konferenz der kantonalen Fürsorgedirektorenkonferenz beschlossen

in Bern, am 18. Februar 1993.

§ 3. Der Regierungsrat kann die Vereinbarung künden oder Änderungen der Vereinbarung zustimmen, soweit es sich um geringfügige Anpassungen handelt.

§ 4. Die nachstehenden Gesetze werden wie folgt geändert:

*a) Das Lehrerbildungsgesetz vom 24. September 1978*

§ 8. Schweizer Bürger erhalten zwei Jahre nach Bestehen der zürcherischen oder einer anerkannten ausserkantonalen Fähigkeitsprüfung das Zeugnis der Wählbarkeit als Lehrer der entsprechenden Stufe der staatlichen Volksschule, sofern sie sich während einer vom Erziehungsrat festzusetzende Dauer im Schuldienst bewährt haben. Der Erziehungsrat erlässt nähere Bestimmungen für die Erteilung des Wählbarkeitszeugnisses.

Abs. 2–4 unverändert.

§ 9 wird aufgehoben.

§ 21. Voraussetzung für die Zulassung zur stufenspezifischen Ausbildung zum Primarlehrer ist eine abgeschlossene zürcherische oder eine inhaltlich gleichwertige ausserkantonale Grundausbildung für Volksschullehrer.

§ 23. Voraussetzung für die Zulassung zur stufenspezifischen Ausbildung zum Real- und Oberschullehrer ist:

- a) eine abgeschlossene zürcherische oder eine inhaltlich gleichwertige ausserkantonale Grundausbildung für Volksschullehrer oder
- b) ein anerkanntes ausserkantonales Fähigkeitszeugnis für Primarlehrer.

§ 26. Zur Erlangung eines Fähigkeitszeugnisses als zürcherischer Sekundarlehrer sind erforderlich:

- a) eine abgeschlossene zürcherische oder eine inhaltlich gleichwertige ausserkantonale Grundausbildung für Volksschullehrer oder ein anerkanntes ausserkantonales Fähigkeitszeugnis als Primarlehrer;
- lit. b unverändert.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 32. Abs. 1 unverändert.

Voraussetzungen für die Aufnahme in das Seminar sind ein anerkannter Abschluss einer Diplommittelschule, ein ausserschulisches Praktikum von mindestens vier Monaten Dauer, das Bestehen einer praktischen Aufnahmeprüfung sowie die gesundheitliche Eignung für den Lehrerberuf.

Abs. 3 unverändert.

Thomas Dähler (FDP, Zürich): In § 32 haben wir eine kleine Änderung vorgenommen. Sie betrifft eine Verdeutlichung, indem der Verweis auf den in der Vorlage nicht enthaltenen § 19 eliminiert wurde. Dafür haben wir den Inhalt dieses § 19, nämlich die Festlegung eines «ausserschulischen Praktikums von 4 Monaten Dauer» in den

geänderten § 32 übernommen. Die Staatskanzlei hat dazu keine Einwände.

Keine Bemerkungen; genehmigt

§ 34. Abs. 1 unverändert.

Voraussetzungen für die Aufnahme in die Seminare sind ein anerkannter Abschluss einer Diplommittelschule, das Bestehen einer praktischen Aufnahmeprüfung sowie die gesundheitliche Eignung für den Lehrerberuf.

Abs. 3 und 4 unverändert.

*b) Das Volksschulgesetz vom 11. Juni 1899:*

§ 74. Abs. 1–3 unverändert.

Der Kindergarten wird durch eine Person geführt, die über ein anerkanntes Diplom verfügt.

*c) Das Gesundheitsgesetz vom 4. November 1962:*

§ 19. Abs. 1 unverändert

Der Regierungsrat kann ein eigenes Prüfungsverfahren einführen. Er regelt die Einzelheiten durch Verordnung.

§ 20. Die Bewilligung zur Zahnprothetik wird Schweizer Bürgern auf Grund der kantonalen oder einer anerkannten ausserkantonalen Prüfung erteilt.

Abs. 2 unverändert.

§ 27. Abs. 1 unverändert.

Der Regierungsrat kann ein eigenes Prüfungsverfahren einführen. Er regelt die Einzelheiten durch Verordnung.

§ 31a. Die Ausbildung und die Tätigkeit anderer Berufe der Gesundheitspflege werden vom Regierungsrat durch Verordnung geregelt. Im Bereich der von dieser Verordnung erfassten Berufe werden die gemäss

der Interkantonalen Vereinbarung über die Anerkennung von Ausbildungsabschlüssen anerkannten ausserkantonalen Ausbildungsabschlüsse den kantonal anerkannten gleichgestellt.

Abs. 2 unverändert.

*d) Das Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Berufsbildung vom 21. Juni 1987*

§ 1 Abs. 1 unverändert.

Der Regierungsrat kann in Zusammenarbeit mit den Berufsverbänden den Geltungsbereich der gesetzlichen Bestimmungen auf Berufe ausdehnen, die dem Bundesgesetz nicht unterstellt sind. Er kann für solche Berufe Ausbildungs- und Prüfungsvorschriften erlassen. Im Bereich der von diesen Vorschriften erfassten Berufe werden die gemäss der Interkantonalen Vereinbarung über die Anerkennung von Ausbildungsabschlüssen anerkannten ausserkantonalen Ausbildungsabschlüsse den kantonal anerkannten gleichgestellt.

Abs. 3 unverändert.

§ 5. Dieses Gesetz untersteht der Volksabstimmung. Der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens und erlässt die notwendigen Übergangsbestimmungen.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*Schlussabstimmung*

Der Rat stimmt der Vorlage 3466a mit 132:0 Stimmen zu.

Die Vorlage geht an den Regierungsrat zur Abfassung des Beleuchtenden Berichts und zur Anordnung der Volksabstimmung.

Das Geschäft ist erledigt.

3656

**8. Unterrichtsgesetz (Änderung) (Antrag der Redaktionskommission vom 29. April 1996, Redaktionslesung und Verabschiedung) 3465a**

*Eintreten*

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

*Detailberatung*

Das Wort wird nicht verlangt.

*Schlussabstimmung*

Der Rat stimmt der Vorlage 3465a mit 90:35 Stimmen zu. Sie lautet wie folgt:

**Unterrichtsgesetz (Änderung)**

Art. I

Das Unterrichtsgesetz vom 23. Dezember 1859 wird wie folgt geändert:

§ 174a. Die Ausbildung an den Gymnasien dauert:

- |  |         |
|--|---------|
| a) an Gymnasien<br>mit Anschluss an die 6. Klasse der Primarschule   | 6 Jahre |
| b) an Gymnasien<br>mit Anschluss an die 2. Klasse der Sekundarschule | 4 Jahre |
| c) am Liceo artistico  | 5 Jahre |

Die Maturitätsprüfungen werden an den Gymnasien mit einer Dauer von 6 und 4 Jahren zu Beginn des darauffolgenden Schuljahres durchgeführt und spätestens Ende September abgeschlossen. Einzelne Prüfungen können vorgezogen werden. Am Liceo artistico wird die Maturitätsprüfung am Ende des letzten Schuljahres abgeschlossen.

Art. II

Dieses Gesetz untersteht der Volksabstimmung. Der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Die Vorlage geht an den Regierungsrat zur Abfassung des Beleuchtenden Berichts und zur Anordnung der Volksabstimmung.

*Abschreibung einer Motion*

Der Rat beschliesst mit 95:1 Stimme, die Motion 244/1992 entsprechend dem Antrag der vorberatenden Kommission abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

**9. Dringliche Interpellation Hartmuth Attenhofer, Zürich, Ruedi Winkler, Zürich, und Mario Fehr, Adliswil, vom 15. April 1996 betreffend Streichung der Interkontinentalflüge ab Genf-Cointrin durch die Swissair (mündlich begründet)**

KR-Nr. 100/1996, RRB-Nr. 1336/8.5.1996

**10. Interpellation Daniel Vischer, Zürich, vom 18. September 1995 betreffend den Abbau von 1600 Stellen bei der Swissair (schriftlich begründet)**

KR-Nr. 225/1995, RRB-Nr. 3321/8.11.1995

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich), Ruedi Winkler (SP, Zürich), Mario Fehr (SP, Adliswil) und Mitunterzeichnende haben am 15. April 1996 folgende Interpellation eingereicht:

Vergangene Woche hat die Swissair beschlossen, ab Herbst 1996 ihre Langstreckenflüge auf Zürich-Kloten zu konzentrieren. Die Interkontinentalflüge ab Genf-Cointrin werden praktisch ausnahmslos gestrichen. Dieser finanziell begründete Entscheid hat in der welschen Schweiz begreiflicherweise grosse Unruhe ausgelöst. Das wegen der Europafrage und der NEAT ohnehin angespannte Verhältnis zwischen der französischen und der deutschen Schweiz ist mit dem Swissair-Entscheid erneut belastet worden. Der Kanton Zürich ist für diesen Swissair-Entscheid mitverantwortlich, weil er mit dem Finanzdirektor

im Swissair-Verwaltungsrat und auch im Leitenden Ausschuss dieses Gremiums vertreten ist.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Der Entscheid, Cointrin der Interkontinentalflüge praktisch zu entblößen, musste Genf im Innersten, in seiner Identität, treffen, schreibt die «NZZ» (12. April 1996) völlig zu Recht. Wie bewertet der Regierungsrat die staatspolitische Tragweite dieses Entscheids?
2. Der Swissair-Entscheid fördert zwar die Standortattraktivität Zürich. Er beeinträchtigt aber Genfs Ruf als internationale Weltstadt. Dieser Preis ist entschieden zu hoch. Er strapaziert die Solidarität der Kantone und baggert den «Röstigraben» noch weiter aus. Was tut der Regierungsrat, um diesen zutiefst unerwünschten Zustand zu ändern?
3. Genf wird sich bemühen, ausländische Fluggesellschaften nach Cointrin zu holen, um den interkontinentalen Flugverkehr aufrecht erhalten zu können. Wie wird sich der Kanton Zürich verhalten, wenn das zuständige Bundesamt Genf-Cointrin die entsprechenden Bewilligungen zu erteilen hat? Wird der Kanton Zürich seinen Einfluss in Bern im Sinne einer «Wiedergutmachung» geltend machen und sich dafür einsetzen, dass die welsche Schweiz ihren interkontinentalen Anschluss zurückerhält? Wird sich der Finanzdirektor im Swissair-Verwaltungsrat dafür einsetzen, dass seitens der Swissair dem Bedürfnis der Suisse romande nach einem Interkontinentalanschluss mittels anderer Fluggesellschaften kein Widerstand entgegengesetzt wird?
4. Welche weiteren Massnahmen – beispielsweise intensivierete wirtschaftliche und kulturelle Zusammenarbeit – sieht der Regierungsrat, um das Vertrauen zwischen der welschen und der deutschen Schweiz zu verbessern?

Die Begründung lautet wie folgt:

Seit dem 6. Dezember 1992 ist das Verhältnis zwischen der französischen und der deutschen Schweiz gestört. Vergangene Woche beschloss die Swissair, ab Herbst 1996 in Genf keine Interkontinentalflüge mehr starten zu lassen. Dieser Entscheid der «nationalen Flug-

gesellschaft» hat in der französischen Schweiz Bestürzung und Unverständnis ausgelöst.

Dies kann nicht die Absicht der Swissair gewesen sein. Und auch nicht die der Zürcher Bevölkerung.

Zürich ist Standortkanton der Swissair und im Verwaltungsrat vertreten. Zürich trägt also Verantwortung. Mit unserer Interpellation soll deshalb die Regierung die Gelegenheit erhalten, ihren Standpunkt zu dieser Entscheidung öffentlich zu deklarieren. Zudem bekommt die Zürcher Regierung die Chance, sich beim Bund für die Freigabe der Interkontinentalflüge für ausländische Fluggesellschaften ab Genf-Cointrin einzusetzen.

Die Interpellation wurde vom Kantonsrat dringlich erklärt.

Lucius D ü r r (CVP, Zürich) hat am 15. April 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Bekanntlich hat der Verwaltungsrat der Swissair kürzlich beschlossen, die Mittel- und Langstreckenflüge ab dem Flughafen Genf massiv zu kürzen. Mit wenigen Ausnahmen soll nur noch der Flughafen Zürich künftig Ausgangspunkt für solche Flüge sein. Als Grund für diesen Entscheid nennt die Swissair zusätzliche Sparanstrengungen. Dieser Entscheid wurde von der Westschweizer Bevölkerung und deren Regierungsvertretern heftig kritisiert, aber auch von Mitgliedern des Bundesrates öffentlich bedauert. Die Betroffenen machen geltend, dass diese einschneidende Massnahme einerseits zu erheblichen wirtschaftlichen Nachteilen führen werde, andererseits aber auch politisch bedenklich sei, weil die Swissair als bisherige nationale bzw. gesamtschweizerische Airline zu einer deutschschweizerischen Gesellschaft mutiere, was erneut der Einheit des Landes schade. Genfer Regierungsvertreter kündigten als Reaktion an, alles daran zu setzen, dass künftig ausländische Airlines die wegfallenden direkten Mittel- und Langstreckenflüge übernehmen sollten.

Da der Kanton Aktionär der Swissair ist und überdies seine Interessen direkt im Verwaltungsrat bzw. in dessen Ausschuss vertreten kann, ersuche ich deshalb den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist der Regierungsrat mit dem Entscheid des Swissair-Verwaltungsrates grundsätzlich einverstanden? Wurde er vor der Entscheidfassung des Verwaltungsrates von seinem Vertreter in diesem Gremium konsultiert?
2. Teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass mit diesem Entscheid das Prinzip der föderalen Schweiz beeinträchtigt wird? Sieht er Nachteile für den Zusammenhalt und die gute Zusammenarbeit zwischen der Romandie und der Deutschschweiz?
3. Was gedenkt der Regierungsrat allenfalls zu tun, um den Entscheid der Swissair rückgängig zu machen bzw. zu entschärfen?
4. Sieht der Regierungsrat durch den Swissair-Entscheid auch negative Auswirkungen auf den Flughafen Zürich, weil möglicherweise die Romands auf die Benützung der Swissair und des Flughafens Zürich als Ausgangs- oder Umsteigeort verzichten? Hätte dies wirtschaftliche Folgen für den Kanton Zürich?

Ruedi Keller (SP, Hochfelden) hat am 15. April 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Die Swissair reorganisiert ihren Flugbetrieb in der Schweiz und beabsichtigt, Genf als Basis für Langstreckenflüge aufzugeben und Zürich-Kloten zur Hauptverkehrsdrehscheibe («Hub») zu erweitern. Dabei soll auch der Zubringerdienst nach Kloten (Shuttle-Flüge) ausgebaut werden.

Dieser Entscheid hat vor allem in der Westschweiz verständlicherweise scharfe Kritik ausgelöst. Die Bedeutung Genfs als Stadt mit weltweiter Ausstrahlung und Sitz zahlreicher internationaler Organisationen wird dadurch geschwächt, was nicht im Interesse einer zukunftsorientierten Entwicklung der Schweiz liegen kann.

Es scheint, als seien auch die Zürcher Instanzen nicht rechtzeitig auf diesen Entscheid vorbereitet worden, ist doch beispielsweise letztes Jahr bei der Auseinandersetzung um den Ausbau des Flughafens Kloten (5. Bauetappe, «Airport 2000») nicht von einer solchen Entwicklung gesprochen worden.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Weshalb wurden die vorbereitende Kommission zum Flughafen-  
ausbau, der Kantonsrat und die Öffentlichkeit nicht über solche  
Absichten orientiert? Auf welchen Annahmen beruhten die Prognosen,  
die zur 5. Ausbautappe des Flughafens führten? Müssen jene  
Prognosen heute korrigiert werden, oder waren sie so ungenau, dass  
auch die nun vorgesehene Entwicklung darin eingeschlossen  
werden kann?
2. Seit wann hat der Regierungsrat (bzw. dessen Vertreter im Verwal-  
tungsrat der Swissair) von diesem Projekt Kenntnis? Glaubt der  
Regierungsrat, dass ein solcher, langfristig angelegter Entscheid  
mit eminent landespolitischer Auswirkung kurzfristig eingeleitet  
und aufgrund marktwirtschaftlicher Kriterien (Bruggisser:  
«Verpflichtung gegenüber den Aktionären») getroffen werden  
kann?
3. Wie stellten sich die Vertreter öffentlich-rechtlicher Körperschaf-  
ten, insbesondere die Vertreter von Stadt und Kanton Zürich, im  
Swissair-Verwaltungsrat zu diesem Entscheid?
4. Hat der Zürcher Regierungsrat die staatspolitische Dimension die-  
ses Vorgehens rechtzeitig erkannt und gründlich besprochen?  
Wie beurteilt er diesen rein betriebswirtschaftlich gefassten Ent-  
scheid in staatspolitischer Hinsicht?
5. Welche Auswirkungen hat die damit eingeleitete Entwicklung auf  
den Kurzstreckenverkehr Zürich–Genf, welche für den Flugverkehr  
in Zürich-Kloten?  
Ist dadurch ein stärkerer Liberalisierungsschub im Schweizer Luft-  
verkehr zu erwarten?  
Mit welchen Folgen?

Der R e g i e r u n g s r a t beantwortet die dringlich erklärte Interpel-  
lation Hartmuth Attenhofer, Zürich, und Mitunterzeichnende sowie die  
Anfragen Lucius Dürr, Zürich, und Ruedi Keller, Hochfelden, auf  
Antrag der Direktion der Volkswirtschaft wie folgt:

Der Verwaltungsrat der Swissair, Schweizerische Luftverkehrs AG,  
stimmte am 3. April 1996 dem ab Herbst dieses Jahres gültigen neuen  
Flugplankonzept zu. Dieses hat zum Ziel, die Konkurrenzfähigkeit des  
Luftverkehrsknotenpunkts Schweiz zu stärken und die Wirtschaftlich-

keit der Gesellschaft zu verbessern. Schwerpunkte des neuen Flugplan-konzepts bilden die Konzentration der Swissair-Langstreckenflüge am Flughafen Zürich und der optimale Anschluss des Genfer Luftverkehrszentrums an Zürich durch eine attraktive Navette-(Shuttle-)Verbindung.

Die Swissair will sich in Zukunft vermehrt darauf konzentrieren, unser Land mit einer möglichst vollständigen Palette von Direktverbindungen nach den wichtigsten Destinationen ausserhalb Europas zu verbinden. Da am Flughafen Zürich während der täglichen Mittagsspitze keinerlei freie Flugzeugstandplätze und Slots mehr verfügbar sind, wird die Swissair ihre Abflüge zu diesen Zeiten in zwei Blöcke aufteilen und ab kommendem Winterflugplan die Abflüge nach den Destinationen in den USA auf die Vormittagsstunden, d.h. auf die Zeit zwischen etwa 09.45 und 10.15 Uhr Lokalzeit, vorverlegen (sogenannte 4. Anschluss-spitze). Einzig ein Swissair-Direktflug nach New York wird Zürich weiterhin um die Mittagszeit verlassen. Damit die Passagiere, die mit der Swissair aus den verschiedenen europäischen Städten nach Zürich reisen und hier mit einem Swissair-Kurs nach den USA fliegen (Transferpassagiere), ebenso gute Anschlüsse nach Nordamerika wie bisher haben, richtet die Swissair die Anschlussflüge neu auch auf die Abflugspitze um 10.00 Uhr aus. Dafür schafft sie unter anderem fünf zusätzliche Flugzeuge des Typs Airbus A320 an.

Die 4. Anschlusspitze erfordert im Hinblick auf den optimalen Einsatz der vorhandenen Flugzeugkapazitäten eine stärkere Bündelung des Mittel- und Langstreckenverkehrs in Zürich. Das heisst, dass die heutigen Flüge aus Genf (teilweise handelt es sich um solche, die in der Rhonestadt bloss eine Zwischenlandung machen) in den mittleren Osten, nach Westafrika und Los Angeles in Zukunft neu nur noch von Zürich aus abfliegen werden. Beibehalten werden hingegen die Verbindungen Genf–New York und Genf–Washington, und auch das bisherige Angebot von Swissair und Crossair nach und von Destinationen innerhalb Europas erfährt keine Abstriche, im Gegenteil: Crossair will ihren Knotenpunkt Genf vielmehr weiter ausbauen und zusätzliche Direktverbindungen nach europäischen Destinationen anbieten. Insgesamt werden jedoch fünfzehn wöchentliche Frequenzen im Langstreckenverkehr von Genf nach Zürich verlagert. Vom neuen Flugplan-konzept der Swissair sind rund 2% der von ihr in Genf angebotenen Flüge betroffen und ca. 3% der Genfer Passagiere. Um den für die

Swissair wichtigen Knotenpunkt Genf mit Zürich zu verbinden, werden zwischen den beiden Städten täglich zehn Navette-Flüge mit den bequemen Maschinen vom Typ Airbus A320 und A321 eingerichtet, welche den Passagieren aus der welschen Schweiz optimale Anschlüsse an alle Langstreckenabflüge und -ankünfte sichern werden.

Die Swissair ist eine privatrechtliche Gesellschaft, an der die öffentliche Hand (Bund, Kantone und Gemeinden) mit rund 21% beteiligt ist. Der Kanton Zürich hält 3,33% des Namenaktienkapitals. Ihm (wie auch den Kantonen Genf und Basel-Stadt) steht kraft Statuten das Recht zu, einen Vertreter in den Verwaltungsrat abzuordnen. Dieses Mandat wird vom Finanzdirektor wahrgenommen, der auch Mitglied im Verwaltungsratsausschuss ist.

Die mit dem neuen Flugplankonzept der Swissair verbundene Streichung der meisten Interkontinentalflüge ab Genf bzw. die Konzentration dieser Flüge auf Zürich ist aus föderalistischer Sicht zu bedauern, jedoch unter Würdigung aller massgeblichen Aspekte unumgänglich. Der Entscheid dient zwar auch den Interessen der Swissair-Aktionäre, er liegt letztlich jedoch – wie internationale Erfahrungen zeigen – im Interesse der ganzen Schweiz am Fortbestand einer unabhängigen, finanziell selbsttragenden schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft. Nach Rücksprache mit dem Regierungsrat hat dessen Vertreter im Swissair-Verwaltungsrat diesem Entscheid, der seit Jahren immer wieder, in den vergangenen Monaten jedoch intensiv diskutiert wurde, zugestimmt.

Der Wettbewerb zwischen den europäischen Luftverkehrsgesellschaften hat sich in jüngster Zeit weiter zugespitzt. Nur ganz wenige europäische Fluggesellschaften schreiben im Flugbetrieb schwarze Zahlen, und auch dies vor allem deshalb, weil sie vorgängig sehr einschneidende Restrukturierungsmassnahmen (v.a. im Personalbereich) getroffen haben. Die derzeitige Situation im europäischen Luftverkehr ist wesentlich auf den Einnahmenerfall infolge der anhaltenden Tariferosion zurückzuführen. Deutlich zu spüren bekommen dies vor allem jene im internationalen Vergleich eher kleineren Luftverkehrsgesellschaften, die hohe Gestehungskosten haben, sich aber bloss auf einen kleinen Heimmarkt abstützen können. Dies gilt in besonderem Masse für die Swissair. Unsere nationale Fluggesellschaft sieht sich mit sehr hohen Produktionskosten (v.a. im Personalbereich) und den Nachteilen unserer starken einheimischen Währung konfrontiert: Letztere schlägt

vor allem deshalb negativ zu Buch, weil der Aufwand der Swissair grösstenteils in Schweizer Franken, der Ertrag hingegen zu einem beträchtlichen Teil in ausländischer Währung anfällt. Hinzu kommt, dass die Swissair lediglich auf einen kleinen Heimmarkt zurückgreifen kann, was sie zwingt, einen bedeutenden Teil ihrer Kundschaft im Ausland zu akquirieren. Darüber hinaus hat die Swissair gegen weitere Widrigkeiten anzukämpfen: Sie kann auch nicht annähernd von denselben Liberalisierungsmassnahmen im Luftverkehr profitieren, wie dies ihren Konkurrentinnen innerhalb der Europäischen Union (EU) bzw. innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes (EWR) möglich ist (z.B. weitgehend freier Marktzugang sowie freie Tarif- und Kapazitätsgestaltung). Die Swissair ist deshalb mehr als alle anderen vergleichbaren Luftverkehrsgesellschaften darauf angewiesen, ihre Kosten in den Griff zu bekommen. Bereits in der Vergangenheit hat sie deshalb verschiedene Anstrengungen unternommen, mit dem Ziel, die Produktivität zu steigern und die Gestehungskosten zu senken. Diese Massnahmen waren jedoch, wie es sich gezeigt hat, insofern ungenügend, als es der Gesellschaft trotzdem nicht gelungen ist, die fortschreitende Ertragserosion aufzuhalten und den Flugbetrieb in die schwarzen Zahlen zu führen. Weitere Massnahmen sind deshalb unumgänglich, wenn die Swissair eine Chance haben will, auch in Zukunft als eigenständige schweizerische Fluggesellschaft zu überleben. Das neue Flugplankonzept stellt einen ebenso wichtigen wie unverzichtbaren Schritt in diese Richtung dar. Allein mit der Konzentration der Interkontinentalflüge auf Zürich können Kosteneinsparungen in der Höhe von rund 50 Millionen Franken pro Jahr erzielt werden. Auf die Realisierung eines solchen Sparpotentials kann in der heutigen Zeit keine Unternehmung verzichten.

Mit der vorgesehenen Konzentration der Langstreckenflüge auf eine einzige Verkehrsdrehscheibe vollzieht die Swissair, was verschiedene andere Luftverkehrsgesellschaften schon vor Jahren in ihren Heimatländern gemacht haben, die sowohl bezüglich ihres Einzugsgebietes als auch bezüglich ihrer geographischen Ausdehnung um ein Vielfaches grösser sind als die Schweiz: In Grossbritannien, Frankreich und Deutschland z.B. konzentrieren sich weitaus die meisten Interkontinentalflüge der jeweiligen nationalen, aber auch der ausländischen Fluggesellschaften auf eine einzige Verkehrsdrehscheibe (London-Heathrow, Paris Charles-de-Gaulle und Frankfurt) und speisen diesen

gleichsam mit Passagieren, die sie von kleineren Flughäfen herbeiführen. Um so weniger kann es sich ein derart kleines Land wie die Schweiz erlauben, in einer Entfernung von nur gerade 250 km zwei Drehscheiben für Interkontinentalflüge zu betreiben. Die Konzentration dieser Flüge auf eine einzige Drehscheibe ist für die Swissair in der heutigen Zeit unverzichtbar, ja nachgerade überlebenswichtig. Denn eine Schweiz mit einer wirtschaftlich gesunden, eigenständigen nationalen Luftverkehrsgesellschaft, einem einzigen Verkehrsknotenpunkt für Interkontinentalflüge und einer optimalen Anbindung peripherer Flughäfen an diesen ist unter volks- und verkehrswirtschaftlichen, aber auch unter staatspolitischen Gesichtspunkten mehr zu begrüßen als eine Schweiz mit zwei interkontinentalen Drehscheiben und einer finanziell arg angeschlagenen Swissair, deren längerfristiges Überleben zudem fraglich wäre.

Von ausschlaggebender Bedeutung ist bei einem derartigen Konzept, dass diese Zu- und Wegbringerflüge zeitlich optimal auf die Langstreckenflüge abgestimmt sind und in qualitativer Hinsicht den Kundenwünschen bestmöglich entsprechen. Gerade dies aber will die Swissair mit den zehnmal täglich zwischen Zürich und Genf verkehrenden Navette-Flügen sicherstellen. Nebenbei sei erwähnt, dass diese mit Maschinen der neuen Airbus-Familie durchgeführten Flüge unter Lärm- und lufthygienischen Aspekten um ein Vielfaches günstiger ausfallen als die Langstreckenflugzeuge, die Genf heute bedienen. Diese Navette-Verbindungen sollen die Erreichbarkeit Genfs insofern aufwerten, als die Umsteigezeiten gegenüber heute verkürzt werden. Da die Swissair auch unter dem neuen Flugplankonzept auf die Passagiere aus Genf angewiesen sein wird, hat sie ein ureigenes Interesse daran, diese Flüge so kundengerecht wie nur möglich auszugestalten. Würde sie dies nicht tun, so liefe sie Gefahr, dass die Passagiere aus der welschen Schweiz inskünftig nicht mit ihr über Zürich, sondern mit ausländischen Gesellschaften z.B. über Paris oder Frankfurt nach Übersee fliegen. Diese Möglichkeit hat schon jetzt bestanden. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass diese Folge eher nicht eintritt. Der Regierungsrat wird sich, falls dies überhaupt nötig sein sollte, auf jeden Fall dafür einsetzen, dass die Nachteile, welche den Passagieren aus der Romandie durch das neue Flugplankonzept erwachsen, so gering wie nur möglich ausfallen.

Die Benützungsrechte ausländischer Luftverkehrsgesellschaften auf schweizerischen Flughäfen werden in erster Linie durch entsprechende Luftverkehrsabkommen geregelt, welche vom Bundesrat abgeschlossen werden. Der Kanton Zürich als Flughafenhalter hat im Rahmen solcher Verhandlungen keinen Einfluss darauf, welchen Staaten bzw. welchen ausländischen Luftverkehrsgesellschaften Landrechte in Zürich oder anderswo eingeräumt werden. Er ist, wie die beiden anderen Landesflughäfen auch, vielmehr verpflichtet, seine Anlagen allen im internen und internationalen Luftverkehr zugelassenen Luftfahrzeugen zur Verfügung zu stellen (Zulassungszwang gemäss Art. 2 Abs. 1 der Betriebskonzession des Flughafens Zürich). Der Zürcher Flughafenhalter kann weder an den erwähnten Luftverkehrsverhandlungen teilnehmen, noch wird er eingeladen, zu Luftverkehrsabkommen Stellung zu nehmen. Seine Einflussmöglichkeiten kommen in solchen Fällen vielmehr erst dann zum Tragen, wenn im Nachgang zu einem Luftverkehrsabkommen ausländische Fluggesellschaften zu bestimmten Zeiten in Zürich landen bzw. starten möchten und dies aus Kapazitätsgründen nicht möglich ist. Luftverkehrsgesellschaften aus denjenigen Staaten, mit denen die Schweiz kein Luftverkehrsabkommen hat (oder in welchen bestimmte Verkehrsrechte nicht geregelt sind), kann der Bund entsprechende Konzessionen (für Linienflüge) bzw. Bewilligungen (für Charterflüge) für einzelne Strecken erteilen. In diesem Rahmen wird jeweils auch der Zürcher Flughafenhalter zur Vernehmlassung eingeladen, doch beschränkt sich diese auf die Flüge nach Zürich. Es wird in der Regel nur zu den betrieblichen Aspekten (Flugplankoordination, Standplatzkapazität) sowie zu den umweltrelevanten Belangen (Lärm- und Schadstoffausstoss der zum Einsatz gelangenden Flugzeugtypen) Stellung genommen. Der Entscheid über die Erteilung bzw. Nichterteilung der angebotenen Konzession bzw. Bewilligung liegt jedoch auch in diesen Fällen ausschliesslich beim Bund. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat dem Regierungsrat unlängst mitgeteilt, dass der Bund namentlich im Mittel- und Langstreckenverkehr bei der Erteilung von Verkehrsrechten der sogenannten 5. Freiheit (darunter wird das Recht verstanden, Passagiere, Fracht und Post zwischen dem Vertragsstaat, der Schweiz und einem Drittstaat zu befördern) in Zukunft bereit sei, die bis anhin restriktive Praxis der Schweiz zu liberalisieren. Allerdings müsse, so das BAZL, auch inskünftig darauf

geachtet werden, dass der «Wert» des angebotenen Gegenrechts solch weitgehende Zugeständnisse rechtfertige und namentlich die teilweise ruinöse Tarifpolitik sogenannter Billigfluggesellschaften zu keiner Verzerrung des Wettbewerbes führe.

Der Interessenausgleich zwischen den verschiedenen Landesteilen gehört, soweit es sich um Massnahmen handelt, welche die ideelle, d.h. vor allem die sprachliche und kulturelle Verschiedenartigkeit zu überbrücken helfen, zu den Daueraufgaben aller Kantone. Inzwischen haben auf Bundesebene Gespräche, an denen der Kanton Zürich nicht beteiligt war, mit Vertretern des Kantons Genf und der Swissair stattgefunden, mit dem Ziel, eine für den Kanton Genf und die ganze Westschweiz sowie für die Swissair akzeptable Lösung zu finden. Der Bundesrat hat seine Haltung inzwischen dargelegt, die den geäusserten staatspolitischen Bedenken Rechnung trägt. Sowohl der Kanton Genf als auch die Swissair haben sich über das Ergebnis befriedigt gezeigt. Für weitere Massnahmen besteht jedenfalls kein Anlass, um so mehr als sich bei genauer Betrachtung die Erreichbarkeit von Genf dank Navette sogar verbessert. Im übrigen darf an dieser Stelle angemerkt werden, dass zwischen den Flughäfen Genf und Zürich seit Jahren eine sehr gute Zusammenarbeit gepflegt wird, insbesondere in den Bereichen Sicherheit (Notfallplanung, Evaluation und Beschaffung von Röntgengeräten und Gepäckkontrollenrichtungen) und Fluglärm-bekämpfung (Erarbeitung der Grundlagen für die Lärmbekämpfungsvorschriften und die Erhebung der lärmabhängigen Landegebühren).

Wie erwähnt wurde die Bedienung Genfs mit Interkontinentalflügen der Swissair von deren Konzernleitung und vom Verwaltungsrat seit Jahren zwar immer wieder diskutiert. An Aktualität gewonnen hat diese Frage indessen in den vergangenen Monaten, als einmal mehr deutlich wurde, dass der Flugbetrieb der Swissair trotz allen Sparanstrengungen erneut rote Zahlen schreiben wird. Das neue Flugplankonzept war jedoch Ende Februar 1995, als der Kantonsrat dem Flughafenausbau (5. Bauetappe) zustimmte, noch nicht bekannt. Das neue Konzept wird dem Flughafen Zürich pro Jahr rund 8000 Bewegungen mehr bringen. Dies entspricht dem bisher gemäss Prognose 1990 der Flughafenpartner erwarteten Zuwachs von rund zwei Jahren. Da es sich jedoch um einen einmaligen Sprung handelt, muss die erwähnte Prognose nicht grundsätzlich überarbeitet werden.

Daniel V i s c h e r (Grüne, Zürich) und Mitunterzeichnende haben am 18. September 1995 folgende Interpellation eingereicht und schriftlich begründet:

Am vergangenen Mittwoch, 13. September 1995, gab die Swissair-Konzernleitung bekannt, welche Folgen das sogenannte Ergebnisverbesserungsprogramm «WIN», das ab 1997 Einsparungen von 650 bis 700 Millionen Franken vorsieht, auf die Stellensituation haben wird: Bis 1997 werden bei der Swissair und der Balair/CTA rund 1600 Stellen abgebaut, derweil bei der Crossair rund 500 Positionen aufgebaut werden und auch die SBAG eine Expansion vorsieht.

Nach Angaben der Swissair-Konzernleitung soll ein Grossteil der Stellenreduktion über die natürliche Fluktuation abgefangen werden; dennoch müssten aber bis zu 400 Frühpensionierungen und maximal 300 Entlassungen ausgesprochen werden. Nebst dem Sozialplan wird eine Transferorganisation Entlassene unterstützen und Beratungs- und Weiterbildungsfunktionen übernehmen.

Zum geplanten Stellenabbau und zu dessen Folgen stellen wir der Regierung nachfolgende Fragen:

- Wie beurteilt der Regierungsrat den als Folge des Ergebnisverbesserungsprogramms «WIN» bekanntgegebenen Abbau von 1600 Stellen bei der Swissair in seinen Auswirkungen für den Werkplatz Schweiz und den Wirtschaftsstandort Zürich? Von welchen Perspektiven geht er bezüglich der Stellensituation bei der Swissair in Zürich und der Schweiz nach dem 1. Januar 1997 aus? Wie gewichtet er die Folgen des Zusammenschlusses mit der Sabena und der Konzentration auf Brüssel als neuen «Hub» für die Entwicklung der Arbeitsplätze bei der Swissair und der FIG in Zürich? Sind von der Entwicklung auch Arbeitsplätze ausserhalb der Swissair und der FIG betroffen?
- Wie steht der Regierungsrat heute zu seiner im Vorfeld der Abstimmung vom 25. Juni 1995 über die 5. Ausbautappe des Flughafens vertretenen Auffassung, mit diesem Ausbau liesse sich ein Stellenabbau bei der Swissair verhindern, wenn keine drei Monate später der Abbau von 1600 Stellen bekanntgegeben wird? Wie steht der Regierungsrat zum Vorwurf, damit die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger irregeführt zu haben, spielte doch das

Argument der Arbeitsplatzsicherung eine wesentliche Rolle zugunsten des Ja?

- Wurde der Regierungsrat über den bevorstehenden Stellenabbau des grössten Arbeitgebers im Kanton Zürich vorgängig informiert und, wenn ja, wann?
- Unternahm und/oder unternimmt er Schritte, zum Beispiel im Verwaltungsrat der Swissair, um den Umfang des vorgesehenen Stellenabbaus zu vermindern und/oder soziale Härten zu lindern?

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

Ergebnisverbesserungsprogramme laufen bei der Swissair schon seit 1991. Sie sind nötig, um im immer härter werdenden Umfeld konkurrenzfähig zu bleiben, haben sich doch in letzter Zeit die Rahmenbedingungen für Unternehmungen auf dem Werkplatz Schweiz spürbar verschärft. Nicht nur weist die Schweiz vergleichsweise teurere Gesteungskosten aus, sondern auch die Tatsache, dass unser Land weder der Europäischen Union noch dem Europäischen Wirtschaftsraum angehört und der starke Schweizer Franken die inländische Produktion zusätzlich verteuert, trifft die Unternehmungen hart. Die Swissair ist von diesen schwierigen Rahmenbedingungen sehr stark betroffen, wahrscheinlich mehr als viele andere Unternehmungen.

Im April 1995 hat die Swissair-Führung anlässlich ihrer Bilanz-Medienkonferenz bekanntgegeben, dass das Ergebnisverbesserungsprogramm «WIN» in gewissen Bereichen des Konzerns einen Stellenabbau, in anderen Bereichen hingegen einen Stellenzuwachs nach sich ziehen werde. Alle in der Folge gefällten Entscheide sind durch die Konzernleitung der Swissair vorbereitet und schliesslich vom Verwaltungsrat, in dem auch ein Vertreter des Kantons Einsitz hat, entschieden worden. Mit Ausnahme der konkreten Zahl von 1600 abzubauenen Stellen waren die bevorstehenden Massnahmen auch der Öffentlichkeit bereits vor der Abstimmung über den Flughafen ausbau (5. Bauetappe) bekannt. Am 25. August 1995 fand eine Besprechung zwischen dem Personaldienst der Swissair und dem Kantonalen Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (KIGA) statt. Das KIGA wurde über einen bevorstehenden Stellenabbau orientiert, doch konnten auch damals noch keine genaueren Angaben über die Zahl der Entlassungen, die

betroffenen Sektoren und den Zeitpunkt gemacht werden. Im Hinblick auf die arbeitslosenversicherungsrechtlichen Aspekte der bevorstehenden Entlassungen wie auch zur Vermeidung von Härtefällen wurde in der Folge die Schaffung einer sogenannten Transferorganisation eingeleitet. Das KIGA hat der Swissair dabei seine guten Dienste zugesichert. Das Ziel dieser Transferorganisation ist es, die zu entlassenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mittels Aus- und Weiterbildung und unter Aufrechterhaltung ihres gewohnten Arbeitsrhythmus in ein neues Arbeitsumfeld zu integrieren. Der Zeitpunkt, in dem diese Transferorganisation ihre Arbeit aufnimmt, ist noch nicht festgelegt. Sofern aufzuhebende Arbeitsplätze nicht in andere zum Swissair-Konzern gehörende Unternehmungen verlagert werden, wird versucht, die Zahl der Entlassungen durch natürliche Fluktuationen und vorzeitige Pensionierungen möglichst gering zu halten.

Neuere, international angelegte Studien zeigen, dass zurzeit die Gefahr der Auslagerung von Arbeitsplätzen in unserem Land grösser ist als in allen übrigen Staaten der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD). Die von der Swissair getroffenen Massnahmen müssen auch vor diesem Hintergrund gewertet und als Anstrengungen verstanden werden, die sicherstellen sollen, dass der Flughafen Zürich unserer nationalen Fluggesellschaft selbst in diesem wirtschaftlich schwierigen Umfeld weiterhin als Heimatbasis dienen kann. Nach 1997 werden wieder bessere Ergebnisse erwartet. Die Swissair geht davon aus, dass sich ihr Personalbestand am Flughafen Zürich gegen die Jahrtausendwende wieder erhöhen wird. Nachdem der Luftverkehr in den letzten zehn Jahren auch in Zürich stark zugenommen hat, ohne dass die Infrastruktur der Flughafenanlagen entsprechend angepasst worden ist, wird durch die Realisierung der 5. Bauetappe auch die vom Markt in hohem Masse erwartete Pünktlichkeit wieder vermehrt gewährleistet werden können. Der bevorstehende Flughafenaustrau ist deshalb ein wichtiges Element im Hinblick auf die Zukunftssicherung unserer nationalen Luftverkehrsgesellschaft. Zusammen mit ihren Partnern Austrian Airlines und Sabena hat die Swissair bzw. diese Gruppe Chancen, in Europa zur drittgrössten Fluggesellschaft zu werden, ohne dass die Aktivitäten auf einen einzigen Flughafen konzentriert werden. Damit wird eine bessere Verbindung der Region Zürich mit dem Weltluftverkehr möglich, was den Wirtschaftsstandort Zürich stärken wird.

Die heute bekannten Massnahmen des Ergebnisverbesserungsprogramms «WIN» haben keine Auswirkungen auf die Arbeitsplatzsituation bei der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) oder anderen Flughafenpartnern. Während und nach der Realisierung der 5. Bauetappe wird bei allen Flughafenpartnern eine projektbedingte Zunahme von Arbeitsplätzen erwartet. Bereits in der derzeitigen Planungsphase schafft das Projekt, wenn auch in deutlich geringerem Masse als nach Inbetriebnahme des Ausbaus, neue Arbeitsplätze. Im Vorfeld zur Abstimmung über den Flughafenausbau hat der Regierungsrat nie die Auffassung vertreten, mit der 5. Bauetappe liesse sich ein Stellenabbau bei der Swissair verhindern. Vielmehr wurde das mutmassliche Potential an zusätzlichen Arbeitsplätzen aufgezeigt, welches nach Inbetriebnahme der 5. Bauetappe voraussichtlich entstehen wird. Von einer Irreführung der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger im Vorfeld der Abstimmung über die 5. Bauetappe kann somit nicht die Rede sein.

Als wichtiger Flughafenpartner will die Swissair ihre Aktivitäten auch in Zukunft auf den Flughafen Zürich konzentrieren. Um Bestand zu haben, muss sie den unternehmerischen Freiraum haben, kurzfristig allenfalls auch einschneidende Massnahmen zu ergreifen. Nur so kann sie ihre Rolle als einer der grössten Arbeitgeber im Kanton in der langen Frist bewahren.

Hartmuth A t t e n h o f e r (SP, Zürich) gibt folgende Erklärung ab: Vorerst danke ich dem Büro des Kantonsrates, dass es die Dringlichkeit dieses Geschäfts erkannt und die Diskussion auf heute angesetzt hat, so dass wir bereits fünf Wochen nach Einreichen der Interpellation eine staatspolitische Diskussion führen können. Leider hat der Rat mehrheitlich beschlossen, die inzwischen etwas obsolet gewordene Interpellation Vischer auch noch heute mitzuschleppen. Doch ich bin zuversichtlich, dass es uns gelingen wird, die Aktualität des staatspolitischen Themas von gesamtschweizerischer Tragweite, wie sie die dringliche Interpellation aufgreift, in dieser Diskussion stärker zu gewichten.

Dringliche Interpellationen haben den Vorteil, dass sie in der halben sonst zur Verfügung stehenden Zeit beantwortet werden müssen. In

diesem Fall geriet das aber zum Nachteil, denn aus der halben Frist resultierte auch eine halbe Antwort:

- Nichtgestellte Fragen technischer und buchhalterischer Natur werden mit Wortschwällen beantwortet;
- wichtige Fragen hingegen werden mit faden Antworten abgespielen.

Unsere Interpellation stellte keine Fragen zur wirtschaftlichen Notwendigkeit des Swissair-Entscheids. Wir fragten, ob der Regierungsrat die staatspolitische Tragweite des von ihm mitzuverantwortenden Entscheids erkannt hat.

Doch der Reihe nach: Der Regierungsrat macht es sich fahrlässig leicht, wenn er sagt, der Entscheid sei «aus föderalistischer Sicht zu bedauern». Zu bedauern – das ist alles, was dem Regierungsrat des Kantons Zürich zum Zusammenhalt der Eidgenossenschaft einfällt! Offenbar haben die Mitglieder des Regierungsrates vom Geschichts- und Staatskundeunterricht aus ihrer Schulzeit alles Wesentliche vergessen.

Mehr weiss die Regierungsrat allerdings zu sagen, wenn es um das Portefeuille geht. Manche Passagen der Antwort des Regierungsrates lesen sich wie aus der Feder der Swissair geflossen. Liest man die Rechtfertigung für die faktische Trockenlegung von Genf-Cointrin und damit der ganzen Westschweiz analytisch, kommt man zum Schluss – und der Regierungsrat gesteht das auch zu, indem er sagt, jedes Unternehmen würde so handeln –, dass in den oberen Etagen von Swissair und Regierungsrat noch immer der veralteten Philosophie des «Shareholder value» gehuldigt wird. Dabei hat schon vor Jahresfrist das führende Finanzblatt der Welt, «The Economist», vor dieser Philosophie deutlich gewarnt. Auch der neulich in Pension gegangene Bankier Hans Bär hat in seiner Abschiedsrede dem «Shareholder value» eine Abfuhr erteilt. Letztlich ist «Shareholder value» nichts anderes, als eine kurzfristig angelegte Aufmotzung eines Unternehmens, die vordergründig die Aktionäre zwar erfreuen mag, aber die vor allem dazu dient, das Unternehmen geschönt auf den Markt zu werfen. Nachhaltige Wirkung hat «Shareholder value» insofern, als das Unternehmen in seinen Fundamenten geschädigt wird. Dass mit einem Grossbetrieb, der sich «nationale Fluggesellschaft» nennt, derart kurzsichtig umgesprungen wird, ist erschreckend. Dass dabei sogar Politiker vom Schlag eines

Finanzdirektors und eines Volkswirtschaftsdirektors mitmachen, ist verheerend.

Nun: Dennoch habe ich ein gewisses Verständnis für den Swissair-Entscheid. Andere Fluggesellschaften vergleichbarer Grösse handeln ähnlich. Unsere Kritik richtet sich ja auch nicht gegen den Entscheid als solchen; es geht uns statt dessen um die Art und Weise, wie dieser Entscheid herbeigeführt, kommuniziert wurde. Ich erinnere Sie daran, dass Jean-Pascal Delamuraz am Samstag in einem Interview in der Zeitung «Bund» gesagt hat, er wäre durch die Medien darüber informiert worden, was bei der Swissair gelaufen ist – in einem Verwaltungsrat, in dem notabene ein Regierungsrat unseres Kantons Einsitz nimmt!

Die Schweiz ist bekanntlich ein Staat mit vielen Kulturen, was sich vor allem sprachlich ausdrückt. In einem solchen Staat ist mehr Fingerspitzengefühl gefragt als in monokulturell strukturierten Staaten, wenn Entscheide zu fällen sind, die ganze Landesteile brüskieren können. Das hätte die Regierung spätestens seit dem 6. Dezember 1992 wissen können, als mit dem EWR-Verdikt der «Röstigraben» wieder aufbrach. Oder mit der NEAT-Diskussion, die lange den Lötschbergtunnel sträflich vernachlässigte. Die Westschweiz ist seit Jahren sehr nervös.

Der Cointrin-Entscheid der Swissair, in den der Kanton Zürich personell und bezüglich Standort sehr stark involviert ist, ist ein sehr heikles Problem. Dass dieser Entscheid den Zusammenhalt der Schweiz strapaziert, hat der Regierungsrat nicht berechnet. Er hat die Situation grundfalsch eingeschätzt und eine staatspolitisch ganz schwache Nummer geboten. Dass der Regierungsrat das in seiner Interpellationsantwort nicht eingesteht, sondern davon schwadroniert, dass letztlich sich doch alles zum Guten gewendet habe, zeugt von reiner Hasenfüssigkeit. Aber ich warne Sie, Herr Homberger und Herr Honegger, glauben Sie ja nicht, Sie seien noch einmal davongekommen. Wer so fahrlässig die Solidarität der Kantone der Schweiz aufs Spiel setzt, muss sich nicht wundern, wenn sein persönlicher Marktwert im «Headhunting» sinkt. Auch Swissair-Türen drücken schwer; sie offen zu halten bedarf mehr als einer Hasenpfote.

Wir Interpellanten wollten wissen, was der Regierungsrat zur Kittung der deutschschweizerisch-welschen Ehe beizutragen gedenkt. Und was fällt ihm dazu ein? Nichts, schlicht und einfach nichts! Nur dass er verwundert feststellt, dass andere Kantone zusammen mit dem Bund sich

zu Kontakten gefunden hätten, um offenbar dieses Problem, nämlich die gefährdete Solidarität der Kantone, zu diskutieren und zu pflegen. Und der Kanton Zürich sei nicht dabei, merkt der Regierungsrat bloss lakonisch an.

Ich aber frage Sie jetzt, Herr Homberger: Was tut der Kanton Zürich, um den Zusammenhalt der Schweiz zu festigen? Haben Sie ein Wirtschaftskonzept hierzu? Haben Sie ein welsch-deutschschweizerisches Kulturkonzept? Oder warten Sie auf parlamentarische Vorstösse? Oder muss erst wieder eine Zerreihsprobe inszeniert werden, damit Zürich, der wichtigste Wirtschaftskanton unseres Landes, seine Verantwortung für eine Schweiz wahrnimmt, der es 1998 zur 150-Jahr-Feier der modernen Schweiz zu gedenken gilt?

Von der Interpellationsantwort ist die Sozialdemokratische Fraktion zutiefst enttäuscht. Da es der Regierungsrat ja wohl nicht tun wird, bitten wir unsere welschen Mitbürgerinnen und Mitbürger um Entschuldigung für seine banalen Antworten.

Daniel V i s c h e r (Grüne, Zürich) gibt folgende Erklärung ab: Ich spreche als Vertreter einer Bodenpersonal-Gewerkschaft im Bereich Luftverkehr sowie als Staatsbürger. Eine Vorbemerkung: Als Basler habe ich ein gewisses Verständnis für den Genfer Patriotismus, denn bekanntlich haben die Städte Basel und Genf seit 1848 in diesem Land eine ähnliche Randlage. Indessen glaube ich, dass die Auseinandersetzung um die Aufgabe von Genf als «Hub» und die Verlagerung der gesamten Tätigkeit der Swissair auf den «Hub» Zürich der falsche Anlass ist, heute – gewissermassen an diesem Thema aufgehängt – eine generelle staatspolitische Debatte zu führen.

Was wir vor eineinhalb Wochen erlebt haben, grenzt an reine Simulation. Es hiess, Herr Bundesrat Leuenberger habe einen neuen Kompromiss zwischen der Swissair und dem Bund herbeigeführt. In Wirklichkeit hat Herr Bundesrat Leuenberger nichts anderes gemacht, als die Vorgaben der Swissair abgesehnet. Dafür wird er von Herrn Aschinger im «Tages-Anzeiger» als besonders guter Verhandlungsführer gefeiert. Für mich ist das in bezug auf den Journalismus von heute geradezu ein Hohn! Offenbar haben Leuenberger und die Swissair abgemacht: Leuenberger gibt der Swissair künftig recht, darf sie hingegen öffentlich weiterhin kritisieren. Das ist die neue Form hoher Staatspolitik! Besonders absurd ist es, wenn der Swissair-Entscheid von

einem Journalisten bedauert und kritisiert wird, der eine Woche vorher im gleichen Blatt als Chefredaktor die Novartis-Fusion als Ausbruch aus dem Réduit hervorgehoben hat. Der gleiche Journalist redet nun dem Gegenteil das Wort.

Im Vordergrund stehen nach meinem Dafürhalten Arbeitsplätze. Arbeitsplätze sind in Gefahr. Der Luftverkehr ist gewissermassen die weltweite Wirtschaftsinstitution, bei welcher der Globalisierungsprozess vorexerziert wurde, bei dem ablesbar ist, was überhaupt Deregulierung und Globalisierung bedeuten: Preiszerfall in einem Ausmass, wie dies vor zehn Jahren noch nicht hätte erwartet werden können und Verlust von Arbeitsplätzen, der weltweit in die Hunderttausende geht. Dies war der Anlass meiner ersten Interpellation.

Mit den Massnahmen «WIN» hat die Swissair angekündigt, in einer ersten Tranche 1600 Arbeitsplätze abzubauen. Mit den sogenannten Bruggisser-Massnahmen von 1996 werden weitere 900 Arbeitsplätze zusätzlich abgebaut. Dies ist die Folge dieser Globalisierung; dies ist die Gefahr, die heute vor allem für das Bodenpersonal der Swissair vorherrscht. Es ist das Bodenpersonal, das bei diesem Prozess vorwiegend Opfer zu bringen hatte: Auf der einen Seite massiver Rückgang der Saläre, Erhöhung der Arbeitszeit, auf der andern Seite – wie erwähnt – Arbeitsplatzabbau. Nun hat es mich erstaunt, dass der sozialdemokratische Bundesrat und die auch sozialdemokratisch mitgeprägte Zürcher Regierung heute unverfroren dem «Open sky» das Wort redet und Herr Attenhofer zwar eine staatspolitische Debatte führen will, als Sozialdemokrat aber meint, Arbeitsplätze seien in dieser staatspolitischen Debatte nebensächlich und hätten nichts mit dieser staatspolitischen Auseinandersetzung zu tun. So weit sind wir heute!

Herr Attenhofer, ich habe von Ihnen keinen einzigen Vorschlag zur Verbesserung der Beziehungen zwischen Zürichern und der Westschweiz gehört. Ihr einziger Vorschlag ist ja, die Schweiz solle der EU beitreten, was für die Welschschweiz und vor allem für uns selbst nach meinen Dafürhalten die verheerendsten Folgen der Materialisierung mit sich brächte. Dies sei nur am Rande erwähnt.

Wer dem «Open sky» das Wort redet, weiss nicht, was Globalisierung heisst. «Open sky» bedeutet, dass andere Anbieter auf dem «Hub» Zürich zu tieferen Preisen tätig sein werden. Dies wird zu einer weiteren Erosion beim Bodenpersonal der Swissair und dessen Löhnen führen. Dies wird weiteren Arbeitsplatzabbau mit sich bringen. Ich frage den

Bundesrat und den Regierungsrat an: Sind Sie dazu bereit, dafür zu sorgen, dass im Zuge des «Open sky» gleichzeitig keine Bedingung verbindlicher Gesamtarbeitsverträge tangiert wird? Nur auf diese Weise kann gesichert werden, dass die sozialpolitischen Folgen des «Open sky» nicht auf die Betroffenen der Swissair abgewälzt werden. Die Globalisierung ist ein Prozess, der uns an den Rand der Handlungsfähigkeit der Politik geführt hat. Die Auseinandersetzung um die Swissair ist ein beredtes Beispiel hierfür.

Ich bedaure es auch – da gebe ich Herrn Attenhofer recht –, dass die Regierung in den Stellungnahmen zu beiden Interpellationen nichts anderes publiziert, als gewissermassen Communiqués der Swissair. Was uns hier schwarz auf weiss präsentiert wird, sind die einschlägigen Verlautbarungen der Swissair, praktisch ohne eigene Denkanstrengungen der Regierung. Die Regierung und damit die öffentliche Hand ist aber nicht deshalb in den Verwaltungsräten dieser Firmen vertreten, um die Geschäftspolitik dieser Gesellschaften einfach abzusegnen. Wir erwarten von der öffentlichen Hand, von der Politik, eigene Vorstellungen der sozialen und ökologischen Mitverantwortung. Das ist kein veralteter Zopf, aber – da hat Herr Attenhofer recht – es kann nicht Aufgabe der öffentlichen Hand sein, der neuen «Shareholder-value»-Linie der heutigen Swissair-Führung gewissermassen zum Durchbruch zu verhelfen. Die Aufgabe der öffentlichen Hand ist, andere Interessen als «Shareholder value» ins Spiel der Auseinandersetzung in den Verwaltungsräten einzubringen, und ein Interesse ist selbstverständlich die Erhaltung der Arbeitsplätze und die Erhaltung des historisch gewachsenen sozialen Gefüges auf den «Hubs» in Zürich und in Genf.

Eine Illusion ist, wenn der «Durchbruch» des Bundesrates als Erfolg für Genf gefeiert wird. Das Gegenteil wird der Fall sein. In Genf werden keine neuen Anbieter auf dem Flughafen Einkehr halten. Die Illusion der Crossair hat sich sehr schnell in Luft aufgelöst. Die Folge wird sich einzig für den Flughafen Zürich präsentieren, und zwar als Sozialdämpfungsmassnahme und Bedrohung weiterer Arbeitsplätze. So ist der Kompromiss des Bundesrates nichts als ein Nachgeben auf die Politik der Swissair, die in einem Punkt richtig ist: Arbeitsplätze auf dem Platz Zürich können nur gerettet werden, wenn eine Konzentration auf den «Hub» Zürich stattfindet. Es ist bedauerlich, dass 30 Arbeitsplätze in Genf im Bereich des Caterings abgebaut werden müssen; es stehen aber Tausende von Arbeitsplätzen auf dem Platz Zürich in Frage.

Fehl geht, wer meint, die Zukunft der Swissair sei gesichert. Ich bin überzeugt, dass heute niemand garantieren kann, die Swissair habe als eigene Gesellschaft ohne Fusion mit Lufthansa, KLM oder British Airways oder mit einer der grossen amerikanischen Gesellschaften eine gesicherte Zukunft. Käme eine solche Fusion in Betracht, wären nicht 2500 oder 3000 Arbeitsplätze in Gefahr, sondern 15 000. Ich frage Sie, Herr Homberger: Was unternimmt der Staat, um sicherzustellen, dass – der Arbeitsplätze wegen – die Swissair eine Zukunft hat?

Es ist falsch, von einer nationalen Airline zu reden. Die Swissair ist ein internationales Unternehmen, bei dem nur noch der Name national ist. Die öffentliche Hand ist beteiligt. Sie hat dort, wo sie es kann, danach zu trachten, dass der «Open sky» nicht zu sozial unverträglichen Folgen führen wird. In diesem Sinn, Herr Homberger, fordere ich Sie auf, eine Gesamtauslegung vorzunehmen, aus der hervorgeht, welche Interessen Sie in diesem Verwaltungsrat im Interesse der Arbeitsplätze, im Interesse der Ökologie, in den letzten Jahren wahrgenommen haben.

Dr. Lukas Briner (FDP, Uster) beantragt Diskussion – ein anderer Antrag wird nicht gestellt – und führt aus: Die FDP-Fraktion hat mit Aufmerksamkeit und Interesse Kenntnis genommen von den beiden Interpellationsantworten, die jetzt zur Debatte stehen, und vielleicht in etwas verhängnisvoller Weise miteinander verknüpft worden sind. Der gemeinsame Nenner von beiden ist tatsächlich die Swissair, während die Optik, unter welcher die beiden Vorstösse zu betrachten sind, vollständig unterschiedlich ist. Dennoch stimmen wir der Regierung bezüglich der Beurteilung der Lage vollumfänglich zu.

Kein Unternehmen in diesem Land hat zurzeit dermassen viele selbsternannte Betriebsberater wie die Swissair. Herr Vischer hat sich in verdankenswerter Weise in diese Reihen gesellt und mindestens in der Hälfte seines Votums einen betriebswirtschaftlichen Orden der Handelskammer für die Aufzeigung von Zusammenhängen verdient, während Herr Attenhofer mit einem Lippenbekenntnis für betriebswirtschaftliche Zusammenhänge ein privatwirtschaftliches Unternehmen als staatspolitischen Auftrag zu definieren versucht. Es wird allerdings schwierig sein, das durchzuhalten.

Um das im einzelnen noch etwas zu vertiefen, müssen wir von drei Fakten ausgehen, von drei Fakten, die in der Öffentlichkeit leider einen sehr unterschiedlichen Bekanntheitsgrad geniessen:

- Faktum Nr. 1, das allgemein bekannt ist: Die Swissair schreibt im Flugverkehr zurzeit tiefrote Zahlen. Mit allen guten Vorstellungen und Vorsätzen – mit tiefroten Zahlen kann man auf Dauer überhaupt nicht operieren. Was immer man für Ziele anstrebt – beziehungsweise Ziele anfliegt –, man kommt nicht darum herum, dieses Problem zu bereinigen.
- Faktum Nr. 2, das noch nicht alle bemerkt haben, aber immerhin einige: Unsere Volkswirtschaft, die schweizerische Volkswirtschaft, braucht die Swissair, die zürcherische braucht sie ganz besonders. Ein grosser Teil der Leute ist sich im klaren, dass der Flughafen Kloten ein entscheidender Standortfaktor für unsere Wirtschaft ist, aber sie haben den Zusammenhang mit dem «national Carrier», also mit der Fluggesellschaft, noch nicht ganz verstanden. Kloten lebt tatsächlich davon, dass es ein «Hub», die Radnabe, ist, von der die Direktflüge ausgehen.

Wenn man hier die Verbindung zu Genf herstellt, muss man doch ehrlicherweise sagen: Genf war gar nicht ein richtiger «Hub», wenn man mit andern in Europa, die diesen Namen verdienen, vergleicht. Es ist auch eine relativ verhängnisvolle neue Politik der Swissair, dass man Genf gewissermassen offiziell zum «Hub» erklärt hat. Diese Direktverbindungen ab Genf haben die Erwartungen des Marktes nicht erfüllt. Unser «Hub» hier in Zürich hat die Aufgabe, die Langstreckenflugzeuge als Umsteigeflughafen zu füllen. Die Swissair muss in der Lage sein, diesen Service zu bieten. Nur dann haben wir diese Langstreckenverbindungen, die wir für den Wirtschaftsstandort brauchen.

- Faktum Nr. 3, das nur sehr wenige gemerkt haben: Der Wettbewerb im Luftverkehr in Europa – Herr Vischer hat es gemerkt – ist knallhart geworden. Es werden Gesellschaften in Europa verschwinden, und die Gefahr, dass die Swissair zu diesen gehört, ist akut und aktuell. Wenn das so weit käme, dann wäre es hoffnungslos zu philosophieren, was die Swissair neben betrieblichen und volkswirtschaftlichen Aufgaben sonst alles noch zu tun habe, zum Beispiel den Röstigraben aufzufüllen.

Was raten nun in dieser schwierigen Situation alle diese selbsternannten Unternehmensberater der Swissair? Ich mache hauptsächlich drei Rezepte aus, zwei davon kamen heute zur Sprache.

Es gibt Leute – das erste Rezept –, die von der Swissair fordern, sie müsse mehr Leute beschäftigen als sie tatsächlich braucht, obwohl die Konkurrenz wesentlich kostengünstiger arbeitet. So konkurrenzfähig zu bleiben, ist ein Ding der Unmöglichkeit, unabhängig davon ob man «national» oder nicht «national» heisst. Das gilt für jede Gesellschaft.

Zweites Rezept: Es gibt Leute um Herrn Attenhofer und andere, die das Gefühl haben, die Swissair könne zwei «Hubs» aufrechterhalten, obwohl die Konkurrenz durchwegs nur noch einen betreibt und es mit der Konzentration in Europa es vielleicht noch weniger als einen bedarf.

Ich komme nicht umhin, hier auch an jene noch nicht erwähnten Betriebsberater zu erinnern, die das Gefühl haben, die Swissair könne auch ohne einen Anschluss an den europäischen freien Luftverkehr, ohne ein Luftverkehrsabkommen mit Europa, überleben. Das ist auf Dauer völlig unmöglich, auch wenn wir wissen, dass die EU einen sehr hohen Preis für den Zugang zum europäischen Luftverkehr fordert. Wenn wir diesen Preis aber nicht zahlen, wird das mittel- oder längerfristig das Ende von Swissair bedeuten, weil die Flugrechte und insbesondere die «Slots», die konkreten Landezeiten, davon abhängen, dass man an solchen Abkommen beteiligt ist. Sonst hat die Konkurrenz den Vorrang. Dann sind aber wesentlich mehr als 1200 oder 1600 Arbeitsplätze gefährdet, sondern alle der Swissair und alle andern, die davon abhängen.

Ich schliesse daraus: Die Swissair hat betriebswirtschaftlich das richtige getan, und im Grunde genommen hat sie auch gar keinen Insider überrascht, keinen Bundesrat und keinen Regierungsrat, der sich ein bisschen in der Szene auskennt. Das gilt auch für die Genfer. Die haben schon lange läuten hören, dass etwas derartiges im Raum steht. Aber möglicherweise hat die Swissair nicht sehr geschickt kommuniziert. Im ersten Moment hat sie richtig kommuniziert, denn es gibt gar keine andere Möglichkeit, als einen solchen Entscheid als Faktum zu präsentieren, und nicht zu fragen, ob dies vielleicht eine Möglichkeit wäre. Die Antworten lägen ja auf der Hand. Man hat aber nachher in der Phase 2 der Kommunikation etwas zu sehr auf Versteck gemacht, war für die Medien nicht erreichbar und hat in zweiter Hand gewissermassen nicht sehr geschickt «gejasst».

Überraschend schnell haben sich die Gemüter in Genf wegen dieser als neu verkauften, aber auch in Genfer Kreisen schon lange gehandelten «Open-sky»-Idee für den Flughafen Genf einigermassen beruhigt. Die Idee, da stimme ich Herrn Vischer zu, wird möglicherweise zu neuen Enttäuschungen führen, denn auch ein offener Himmel bedeutet noch nicht, dass irgendwelche Flüge stattfinden, die der Markt nicht rechtfertigt. Es hat sich eben gezeigt, dass der Genfer Markt bedauerlicherweise nachfrageseitig nicht dermassen stark ist, wie man sich das dort und hier vorstellt.

Keinesfalls dürfen wir im Luftverkehr Eisenbahnverhältnisse einziehen lassen. Das würde bedeuten, dass wir alle Leistungen, die wir von der Gesellschaft erwarten, aber die nicht rentieren, honorieren, bezahlen, subventionieren – oder wie immer Sie das nennen wollen. Abgesehen davon, dass wir das finanzpolitisch gar nicht könnten, nützte es gar nichts, denn eine direkt oder indirekt subventionierte Luftfahrtgesellschaft wird in Zukunft in Europa erst recht keine Landrechte mehr erhalten. Die Swissair ist gezwungen, sich als freie, unabhängige privatwirtschaftliche Gesellschaft auf dem Markt zu bewähren.

All dies sage ich, Herr Attenhofer, ohne die geringste Häme gegenüber unseren welschen Kollegen und Genfer Freunden, aber um den Röstigraben auszufüllen, um kulturelle und wirtschaftliche Kontakte zu pflegen, brauchen doch Sie und ich, Herr Attenhofer, nicht die Regierung als Vorbild. Das können wir in unserem täglichen Leben tun. Ich selbst habe mit welschen Kollegen sehr viele und häufige Kontakte, und selbst das Zürcher Sechseläuten war dieses Jahr ein Beitrag, an dem sich Genf hier in unserer Stadt und unter dem grossen Applaus der Zürcher von seiner brilliantesten Seite präsentieren konnte.

Ich schliesse mit der Bemerkung: Zum staatspolitischen – nicht zum wirtschaftlichen – Auftrag der Swissair gehört, diese Gesellschaft überhaupt am Leben zu erhalten und sämtliche Massnahmen zu ergreifen, die dazu erforderlich sind. Und zum Auftrag eines Verwaltungsrates gehört – das zuhanden unserer Regierungsräte –, alles zu tun, das erstens im Interesse des Unternehmens liegt, und zweitens im Interesse der von ihnen vertretenen Aktionäre. Hier räume ich ein, dass der Kanton Zürich als Aktionär etwas breitere Interessen hat als vielleicht irgendein privater Aktionär. Diese Interessen müssen Sie wahrnehmen, sonst heisst es dann: Wir haben zum Sinkflug angesetzt, bitte anschnallen. Die Landung wäre unsanft und vor allem wäre es eine endgültige.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Ich spreche im wesentlichen zur die Interpellation Vischer. Zwei Gegensätze, wie sie offensichtlich nicht sein können: Einerseits die Antwort des Regierungsrates, die von Verantwortung und Weitsicht geprägt ist. Sie zeigt eine realistische Einschätzung der Situation. Die Regierung weiss – und das ist schön zu sehen –, dass der Staat die Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens nicht garantieren kann. Diese Haltung ist richtig, auch wenn sie allzuoft in diesem Land von verschiedenen staatlichen und zum Teil auch wirtschaftlichen Stellen nicht mehr so eingenommen wird und statt dessen dem Staatsinterventionismus das Wort geredet wird. Ganz anders der Text der Interpellation, der geprägt ist von Unterstellungen und von Staatsgläubigkeit. Insbesondere greift der Vorwurf nicht – er ist sogar absolut falsch –, dass man vor der Abstimmung über die 5. Ausbautappe nicht mit offenen Karten gespielt habe. Das muss man mit aller Entschiedenheit zurückweisen. Es war klar und bekannt, dass die Swissair als Unternehmung ebenfalls zu Massnahmen – im wesentlichen zu vorübergehenden Massnahmen – gezwungen ist. Es wurde auch klar ausgesagt, dass das eine Vorlage ist, die es ermöglicht, später wieder weitere Arbeitsplätze zu schaffen.

Der Swissair weht ein harter Wind um die Nase. Sie ist weltweit einer erbarmungslosen Konkurrenz ausgesetzt. Wir haben es hier mit einer verantwortungsvollen Unternehmensplanung zu tun, der als wesentlichstes Element die Sicherung der Zukunft des Unternehmens zugrunde liegt. Es werden damit die Voraussetzungen geschaffen, dass auch in Zukunft Arbeitsplätze gesichert sind und das wirtschaftliche Fundament für ein Weiterexistieren dieses Grossunternehmens gesichert ist, und zwar ohne staatlichen Zwang zum falschen Zeitpunkt.

Die Gewerkschaften müssen sich wohl bewusst sein, dass kurzfristiges Wehren gegen solche wirtschaftliche Massnahmen, die nötig sind, um ein Unternehmen umzustrukturieren, nichts bringt, und so auch keineswegs Arbeitsplätze gesichert werden. Nur wenn Zürich als Heimatbasis der Swissair optimal für den weltweiten Wettbewerb gerüstet ist, wird die Gesellschaft als Unternehmen stark genug sein, um erfolgreich weiterbestehen zu können. In dieser Aussage treffen sich auch richtigerweise zentral die Stellungnahme des Regierungsrates zu beiden vorliegenden Vorstössen.

Zur «staatspolitischen Dimension», wie sich Kollege Attenhofer schwungvoll ausdrückte, wird sich mein Fraktionskollege Zuppiger äussern. Von mir nur soviel: Ich hoffe, in unserem Land werde in der Diskussion über Stärke und Stellung unserer Wirtschaft wieder mehr Effizienzdenken Einzug halten. Pseudoregionale Überlegungen, meist verbunden mit dem Ruf nach Interventionismus des Staates, dürfen sich nicht durchsetzen. Überlegungen, die wirtschaftlich nicht einmal von der offensichtlich von der Swissair so benachteiligten Region Romandie mitgetragen werden, sondern die vor allem von den welschen Medien und einigen Politikern hochgespielt werden, und die den realen Markt überhaupt nicht berücksichtigen.

Kollege Vischer mag recht haben mit der Warnung vor allzuextremer Globalisierung der Wirtschaft. Die Folgen für die Vollbeschäftigung in den westlichen Staaten sind in der Tat teilweise dramatisch. Trotzdem: Unternehmen wie die Swissair und andere weltweit tätige Firmen müssen sich dieser Herausforderung stellen, sonst könnten sie in diesem Wettbewerb schnell zu den ersten Verlierern zählen.

Ich danke dem Regierungsrat für den Realismus und die von Verantwortung geprägten Antwort auf die beiden Interpellationen.

Vreni Püntener-Bugmann (Grüne, Zürich): Gemessen an den Problemen des Luftverkehrs – wie Luft- und Lärmbelastung, Energieverbrauch, Klimaveränderung, dann aber auch Preisentwicklung für Flugreisen und externen Kosten des Flugverkehrs, Verlust von Arbeitsplätzen durch den Zwang zur Rationalisierung – ist unserer Meinung nach die Frage, ob die Swissair nun ihre Langstreckenflüge in Genf oder in Zürich startet, tatsächlich von untergeordneter Bedeutung. Auch sind nur zirka drei Prozent der Passagiere von Genf oder rund 180 000 Personen betroffen. Offenbar eignet sich dieses Thema um so besser für einen riesengrossen Medienwirbel.

Auch die Grünen sind für einen Ausgleich zwischen den Regionen. Wir meinen, nicht alles und jedes müsse auf Zürich konzentriert sein. Wir erachten aber dieses Thema der Langstreckenflüge der Swissair als nicht geeignet für die Diskussion über Konzentration oder Dezentralisierung.

Für die Grüne Fraktion ist der Swissair-Entscheid und damit auch die Haltung des Regierungsrates in der heutigen Situation verständlich und

mindestens zum Teil auch aus ökologischen Gründen richtig. Natürlich würde ein Flugplankonzept und eine Luftverkehrspolitik der Grünen noch weit andere Änderungen aufweisen. Geleitet würden wir von den Prinzipien «Kostenwahrheit» und «für Langstrecken das Flugzeug, für kurze Strecken aber die Schienen». Neu ist das ja nicht; ich verzichte daher auf eine Begründung.

Darum ist es auch nicht zweckmässig – wie bis heute –, in Zürich zu einem Langstreckenflug zu starten, dann aber in Genf bereits wieder zwischenzulanden. Sieben Flüge pro Woche werden dies in Zukunft nicht mehr tun. Das ist aus ökologischen Gründen absolut zu begrüßen. Acht weitere Flüge pro Woche werden aus betrieblichen und finanziellen Gründen in Zürich starten und nicht mehr in Genf. Zusätzlich sind deutlich mehr Flüge zwischen Genf und Zürich geplant. Das bringt für die Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens zusätzliche Belastungen. 8000 Bewegungen jährlich mehr; das ist nicht nichts. Darauf müssten wir verzichten können.

Dass die Swissair nun täglich zehn Shuttle- oder Navette-Flüge anbieten will, und diese dann noch bequemer und erst noch billiger sein sollen als heute und zudem gute Anschlüsse gewähren, mag aus der Sicht der Swissair notwendig und verständlich sein. Aber aus ökologischen Gründen ist dies ebenso abzulehnen wie die bisherigen Zwischenlandungen. Für Kurzstrecken – und Genf–Zürich ist nun einmal extrem kurz – wollen wir bitte die Schiene! Das mag für Sie zwar utopisch tönen, doch auch die «Vision 2050» der energiepolitischen Ziele – nachzulesen im «Energieplanungsbericht 1994» – verlangen für Distanzen unter 1000 Kilometer die Schiene. Auf diesen notabene zukunftsgerichteten Weg müssen wir demnächst und ohne Umwege einbiegen können.

Zu den Sparanstrengungen der Swissair: In einem Punkt freuen sich die Grünen natürlich über das notwendige Sparen. Wir trauten unseren Augen kaum – andere sagen: «Wir haben es schon immer gewusst» –, als wir darüber lasen, dass der Ausbau des Flughafens sparsamer, etappiert und vielleicht nicht ganz so grosszügig und mit allem nur erdenklichen Komfort erfolgen könnte, eben auf Druck der Swissair. Was noch während der Beratungen in der Kommission des Kantonsrates als absolut unmöglich schien, könnte nun bald Realität werden. Das ist der positive Teil des Sparens.

Nun zum aktuellen Entscheid der Swissair betreffend diese Langstreckenflüge: Dieser Entscheid soll der Swissair ja jährliche Einsparungen von 50 Millionen Franken bringen. Aus wirtschaftlichen Gründen ist das für die Swissair sicher nötig, und es bringt kurzfristig sicher eine Entlastung. Aber das genügt natürlich bei weitem nicht; das wissen wir alle. Tausende Arbeitsplätze sollen wegrationalisiert werden. Fliegen muss offenbar auch bei der Swissair aus Konkurrenzgründen noch billiger werden. Eine verheerende Entwicklung wird also weitergehen! Eine Woche Brasilien im Drei-Stern-Hotel kostet noch 1250 Franken, und sogar das SBB-Billett zum Flughafen Kloten ist inbegriffen. Wahrlich ein umweltfreundliches Ferienangebot, könnte man sagen. Acht Tage Peking kostet gerade noch 895 Franken. Eine Woche Griechenland inklusive Unterkunft kostet noch 299 Franken. Ich glaube, dies ist wohl nicht mehr zu unterbieten.

Fliegen wird also billiger und billiger, und auch die Swissair versucht mitzuhalten. 50 Millionen Franken werden durch den Entscheid betreffend die Langstreckenflüge gespart. Was sind heute noch 50 Millionen Franken? Mit dem anhaltenden Preiszerfall bei den Flugtickets werden das immer weniger, und bald sind auch diese 50 Millionen Franken wieder zunichte gemacht. Dann folgen wieder Massnahmen, Weiterer Personalabbau steht bevor, und die angekündigte Liberalisierung im Flugverkehr trägt noch das ihre zu dieser Entwicklung bei. Der Flugverkehr bezahlt schon heute nicht alle Kosten, die er verursacht. Vor allem Umweltkosten werden grosszügigerweise auf die Allgemeinheit übertragen. Mit dem Zwang zu immer noch billigeren Flügen, zu immer noch mehr Effizienz, entstehen noch mehr Kosten, welche die Allgemeinheit zu tragen hat. Billigeres Fliegen heisst auch noch mehr fliegen, noch mehr Belastungen. Und wer fliegt, bezahlt immer weniger. Immer mehr ans Fliegen bezahlen dann wir als Steuerzahlerinnen und Steuerzahler. Wir tragen dann die Kosten für den Arbeitsplatzabbau mit den steigenden Ausgaben im Sozialbereich bei den Fürsorgeaufwendungen.

Eine verheerende Entwicklung, meinen wir, die ein grundsätzliches Überdenken erfordert. Da erwarten wir Antworten vom Bundesrat und auch von der Zürcher Regierung. Ob der Start für den Flug nach Tokio nun in Genf oder in Zürich erfolgt, hat – so meinen wir – dagegen tatsächlich nur wenig Bedeutung.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Welche Aufgabe hat die Swissair zu erfüllen? Ist sie eine nationale Airline, die für den Ausgleich der Regionen zu sorgen hat, oder ist sie ein Unternehmen, das sich im weltweiten Konkurrenzkampf bewähren und Gewinne erwirtschaften soll? Bis anhin wurde diese Frage nie auf diese Weise gestellt. In Slalommanier hat man seit Jahrzehnten versucht, beide Aspekte unter einen Hut zu bringen. Heute zeigt die Aufruhr in der Romandie mit aller Deutlichkeit, dass die Luftverkehrspolitik der Vergangenheit in eine Sackgasse geraten ist.

Die Swissair hat im Prozess der Entscheidungsfindung im Emotionentopf immer kräftig mitgerührt. Es ging ja schliesslich um «unsere» nationale Airline, um Abstimmungen über Flugverkehrsstrassen zu positiven Resultaten zu verhelfen. Beim Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Gesetz geniesst sie eine absolute Vorzugsstellung. Kein Entscheid beim Bund, bei dem nicht zuerst die Swissair gefragt worden wäre.

Nun hat sich also die Swissair erdreistet, die enge Beziehung zu einem unserer Landesflughäfen zu lockern. Verständlicherweise kam von Genf ein Aufschrei. Schliesslich ist es auch nicht solange her, dass die Genfer bei der Abstimmung in Zürich mit wahrscheinlich sehr teuren Inseraten für den Ausbau unseres Flughafens in Zürich geworben haben. Nun sehen sie sich natürlich auch ein wenig vor den Kopf gestossen. Auf der andern Seite hat die Swissair ebenso das Recht, betriebswirtschaftliche Massnahmen zu ergreifen, die sie wieder in die schwarzen Zahlen führen sollen. Die Zwickmühle, in der wir uns befinden, ist offensichtlich. Die enge Bindung einer nationalen Fluggesellschaft an den Staat mit der gleichzeitigen Forderung nach Rentabilität ist nicht mehr unter einen Hut zu bringen.

Ähnlich liegen die Probleme bei der Interpellation Vischer. Seit 1990 hat die Swissair gegen 4000 Stellen abgebaut. Nun sollen es also noch einmal 1600 sein. Das ist wahrlich kein Pappentier. Die Swissair-Angestellten haben sich, wenn es um den Flughafenausbau gegangen ist, immer loyal zu ihrem Arbeitgeber verhalten. Sie haben zum Beispiel in ganzseitigen Inseraten, die wohl Zehntausende von Franken gekostet haben, beteuert: «Wir stehen zur Swissair und glauben an ihren Erfolg – heute, morgen und übermorgen».

Den Zusammenhang zwischen Arbeitsplatzverlust und Verzicht auf einen überdimensionierten Flughafenausbau habe ich immer bestritten,

und darauf hingewiesen, dass die Arbeitsplätze so oder so verloren gehen würden. Der ruinöse Preiskampf am Himmel tobt nämlich nicht erst seit gestern, und es war auch nicht erst gestern, als die Presse weltweit eine dramatische Überkapazität, sinkende Flugpreise und leere Kassen diagnostizierte.

In diesem Zusammenhang muss auch gesagt werden, dass es nun allmählich auch offensichtlich ist, dass die Swissair ihren Anteil von 200 Millionen Franken an den Flughafen ausbau nicht bezahlen kann oder nicht bezahlen will. Ich habe in diesem Zusammenhang vor etwa einem halben Jahr eine Anfrage an den Regierungsrat gerichtet, der mir zur Antwort gab, es gäbe absolut keine Probleme, die Investitionen seien im Zusammenhang mit den Anstrengungen der Swissair zur Ergebnisverbesserung zu sehen und «Änderungen des Bauprogramms seien nicht angezeigt». Das war im Dezember 1995, und nur gerade fünf Monate später muss sich die Regierung durch die Swissair selbst eines Besseren belehren lassen. Die Swissair fordert nämlich heute eine Etappierung des Flughafen ausbaus.

Ein weiteres Beispiel für die unselige Verknüpfung von Swissair und Staat wird bei den EU-Verhandlungen nur allzudeutlich. Die Swissair erwartet nämlich allen Ernstes, dass die Schweiz ihretwegen in den strittigen Verkehrsfragen nachgibt.

Ich befürworte grundsätzlich eine Liberalisierung des Luftverkehrs. Das Problem besteht darin, dass die meisten Fluggesellschaften in Europa und überhaupt in der Welt durch Milliarden von Franken staatlich geschützt sind. Diese Stützung hat auch zu einer unnötigen, überdimensionierten Aufblähung vieler Fluggesellschaften geführt. Man hat immer mehr Leute angestellt. Wir haben immer darauf hingewiesen, dass eines Tages dieses Kartenhaus zusammenbrechen wird. Heute stehen wir vor diesem Zusammenbruch. Die Luftverkehrsgesellschaften müssen diese Leute wieder entlassen. Das ist ja die erste Massnahme, die man ergreift, bevor eine Fluggesellschaft dann ganz eingeht. Das macht aber das Dilemma, indem wir nun stecken, nicht kleiner, sondern nur noch grösser.

Für die Zukunft gibt es meines Erachtens nur zwei Möglichkeiten: Entweder erhält die Swissair ähnlich wie die SBB einen volkswirtschaftlichen Auftrag, was uns aber jährlich viele Millionen Franken kosten würde, oder wir verzichten auf eine nationale Fluggesellschaft und lassen die Swissair ihre unternehmerischen Probleme so lösen, wie

sie es für richtig hält. Dann würde sich das Spannungsfeld zwischen Swissair und dem Staat entkrampfen, und die Probleme, die sich in letzter Zeit auf den verschiedensten Ebenen verschärft haben, würden sich in nichts auflösen. Wir Politiker und Politikerinnen könnten dann endlich ebenfalls – gelegentlich etwas unabhängiger als heute – den Weg einer menschen- und umweltfreundlichen Bewältigung des Verkehrs beschreiten. Das bedeutete für den Luftverkehr endlich eine Besteuerung des Kerosins, Lenkungsabgaben auf Lärm- und Schadstoffemissionen und Internalisierung der externen Kosten.

Lucius D ü r r (CVP, Zürich): Die CVP unterscheidet bei diesen Swissair-Vorstössen klar zwischen der staatspolitischen und der wirtschaftlichen Dimension. Bezüglich der wirtschaftlichen Seite gehen wir mit den Überlegungen und Schlüssen der Regierung einig, in staatspolitischer Hinsicht unterscheiden wir uns aber.

In ihren Antworten hat die Regierung die staatspolitische Bedeutung der Angelegenheit nur gestreift, wenn nicht sogar hinuntergespielt. Sie hat in dieser Sache keinen erkennbaren, aktiven staatspolitischen Beitrag geleistet zur Behebung der Differenzen zwischen der Romandie und der Deutschschweiz. Es ist kein Wunder, dass man in Genf immer von der «scène de Zurich», also von der Szene von Zürich, spricht und damit die deutsche Schweiz schlechthin meint, die ihre Probleme zuwenig versteht.

Die Antwort auf die dringliche Interpellation, die andere Interpellation und auf die Anfragen – unter anderen auf meine Anfrage – sind sehr knapp und teilweise nur andeutungsweise oder ausweichend ausgefallen. Die Begründung für die Zustimmung zum Entscheid des Swissair-Verwaltungsrates ist nicht ersichtlich. Es wäre interessant gewesen zu erfahren, was zum Beispiel die Regierung ihrem Regierungsrat Honegger in bezug auf den Verwaltungsratsentscheid der Swissair mit auf den Weg gegeben hat. Es wäre für uns als Politiker interessant gewesen zu erfahren, was sich die Regierung in staatspolitischer Hinsicht dabei gedacht hat. Sie hat sich ja sicher darüber Gedanken gemacht. Das gilt auch in bezug auf die föderale Bedeutung der Schweiz mit ihren entsprechenden Bedürfnissen. Auch hier wäre eine Präzision notwendig. Schliesslich wurden in der Stellungnahme die Nachteile der Romandie nicht klar erläutert. Es wurde nur bedauert, und das ist meines Erachtens etwas zuwenig. Man hätte einen aktiven Beitrag erwarten können, auch

wenn ein solcher aktiver Beitrag schwierig ist. Herr Honegger kann ja als einzelner Verwaltungsrat nicht von sich aus eine Mehrheit herbeiführen. Insofern sehen wir schon eine gewisse Einschränkung der Sache.

Ebenso fehlen die Antworten der Regierung zu den Auswirkungen der ganzen Geschichte auf den Flughafen Zürich. Ich habe ja gefragt: «Muss nicht befürchtet werden, dass dadurch die Romands die Swissair aufgrund ihrer Enttäuschung nicht mehr benützen, und könnte dies nicht auch Auswirkungen auf die Rentabilität haben?». Auf diese Fragen wurden keine Antworten gegeben. Ich bin überzeugt, dass der Entscheid Auswirkungen haben wird. Die Genfer, die ich kenne, sind im Moment immer noch verärgert und zögern, die Swissair zu benützen. Ob das ein langfristiger Entscheid ist, weiss ich nicht.

Man hätte durchaus erwarten können, dass die Angelegenheit in kommunikativer Hinsicht besser behandelt wird, dass die staatspolitische Seite rechtzeitig in den Entscheid einbezogen wird und nicht im nachhinein durch die Einräumung der fünften Freiheit dann doch noch eine Lösung – mehr oder weniger – herbeigeführt wird.

Zur wirtschaftlichen Situation, die in der Interpellation Vischer angesprochen ist: Die CVP hat klar Verständnis für Massnahmen der Swissair, die sie als einer der grössten Arbeitgeber im Kanton Zürich ergreift, um die Existenz weiterhin behalten zu können. Wir gehen mit der Regierung einig, wenn sie sagt, dass die Swissair für unternehmerische Entscheide Freiräume haben muss, sogar wenn es darum geht, Arbeitsplätze abzubauen, um die Mehrheit der übrigen Arbeitsplätze aufrechterhalten zu können und um eine Auslagerung dieser Arbeitsplätze zu verhindern. Aber auch hier wäre etwas mehr Konsequenz wichtig. Es ist nicht ganz verständlich, dass bezüglich der Piloten mit Glacé-Handschuhen gearbeitet wird, während beim übrigen Personal relativ hart vorgegangen wird. Auch hier dürfte man mehr Konsequenz erwarten.

Schliesslich halten wir fest, dass die Stimmbürger bezüglich der 5. Ausbautappe des Flughafens nicht irregeführt wurden. Es wurde richtig informiert. Man muss klar sehen, dass dieser Ausbau vermehrte Arbeitsplätze bringt. Deshalb stehen wir nach wie vor voll hinter der Sache.

Ich komme zum Fazit: Eine gewöhnliche Airline muss wirtschaftliche Bewegungsfreiheit haben, um ihr Überleben sichern und Arbeitsplätze

retten zu können, eine nationale Airline aber mit grossen Privilegien, fast mit Monopolcharakter, muss auch staatspolitische Überlegungen in ihre wirtschaftlichen Entscheide einbeziehen und sie muss kommunikativ richtig tätig sein, sie muss richtig informieren.

Ruedi Keller (SP, Hochfelden): Ich möchte in meinem Votum drei Punkte beleuchten:

- Die Rolle der Swissair in unserer Luftfahrtpolitik;
- die Art, wie der diskutierte Entscheid zustande gekommen ist und
- die versprochene Shuttle-Verbindung Genf–Zürich.

Die Rolle der Swissair in unserer Luftfahrtpolitik ist zwiespältig; sie ist ein Zwitter und lebt gut damit. Einesteils wird sie getragen von der Öffentlichkeit, die einen bedeutenden Teil der Aktien besitzt und auch im Verwaltungsrat repräsentativ vertreten ist. Nach offizieller Sprachversion gilt sie als «unsere nationale Fluggesellschaft». Wenn sie etwas von uns verlangt, Pisten- oder Flughafenerweiterung, oder irgendwelche Rechte oder Vorrechte, so beruft sie sich auf ihre öffentliche Stellung und kann jederzeit ihren Einfluss geltend machen. Sie hat auch keine Mühe, ihre Begehren bei den politischen Instanzen durchzusetzen. Dazu sind ihre Beziehungen zum Flughafen und zum BAZL allzuintim. Im Verwaltungsrat geben Interessenvertreter der Privatwirtschaft den Ton an, und die öffentlichen Hände spielen die Begleitmusik dazu. Damit ergibt sich ein getreues Spiegelbild der aktuellen Politik, wo Konzernchefs bestimmen und die Politiker nachvollziehen.

Wenn aber die Öffentlichkeit etwas von der Swissair erwartet, so ist sie eine private Gesellschaft, die sich einen Deut um öffentliche Interessen kümmert und sich nicht in die Bücher schauen lässt. Jüngstes Beispiel dafür ist die Abfindung mit den Piloten; Herr Dürr hat das angedeutet. Statt möglichst viele Arbeitsplätze zu erhalten, wird die Produktivität durch Erhöhung der Arbeitszeit vergrössert. Dafür werden die exzessiven Saläre und die privilegierte Pensionskassenregelung beibehalten. Volkswirtschaftlich wäre eine gegenteilige Lösung sinnvoller gewesen, aber was kümmert das die Swissair, sie ist ja eine private Gesellschaft. Die Swissair-Konzern-Leitung hat die Vertreter der Öffentlichkeit im Griff, nicht aber ihre eigenen Piloten.

Kurz nach dem umstrittenen Entscheid zum neuen Flugkonzept hat der neue Konzernchef der Swissair, Philippe Bruggisser, wörtlich am Fernsehen DRS erklärt, er erlaube es dem Parlament, das Gesetz zu ändern.

Wörtlich sagte Bruggisser, Swissair sei zum erstenmal bereit, die Luftgesetzgebung zu revidieren, damit in Genf auch andere Fluggesellschaften landen können. Stellen Sie sich vor: Der Chef einer privaten Aktiengesellschaft erlaubt dem Schweizer Parlament, eine Gesetzesänderung vorzunehmen. Vielleicht sollte sich die Swissair in Zukunft nicht mehr Swissair nennen, sondern Bruggissair.

Die Art, wie dieser Entscheid zustande gekommen ist: Persönlich möchte ich nicht ausschliessen, dass dieser Entscheid möglicherweise richtig war. Wie er definitiv zu beurteilen ist, kann erst in einigen Jahren entschieden werden. Bedenklich finde ich dagegen die Art, wie er entstanden ist. Offensichtlich handelt es sich um einen Entscheid, der möglich wurde, als Bruggisser Otto Loepfe an der Konzernspitze ablöste. Die Pläne dazu mussten aber schon längst in den Köpfen gereift sein und in den Schubladen liegen. Als vor einem Jahr der Flughafen-ausbau diskutiert wurde, hat die Swissair dieses Vorhaben der Öffentlichkeit wohlweislich noch verschwiegen. Der Kanton Zürich hat einem 2-Milliarden-Ausbau des Flughafens zugestimmt, und es wurde ihm von seinem wichtigsten Partner nicht gesagt, welche Rolle diesem Flughafen eigentlich zgedacht war. Und das finde ich besonders störend: Dieser lasche Umgang mit der Volksvertretung. Man sagt dem Kantonsrat und der Öffentlichkeit gerade soviel, wie es den eigenen Zwecken nützt. Im übrigen sind Volksvertreter eher lästige Elemente, die das Geschäft stören. Ein Einbezug der Öffentlichkeit wäre vielleicht für den eigentlichen Flugbetrieb nicht optimal gewesen, er hätte aber möglicherweise den Scherbenhaufen verhindert, der jetzt mühsam gekittet werden muss. Weniger der Entscheid selbst, als die Art, wie der Entscheid zustande kam, ist ein Skandal.

Die versprochene Shuttle-Verbindung Genf–Zürich: Praktisch zusammen mit dem fragwürdigen Entscheid wurde der französischen Schweiz ein Trostpflasterli verabreicht: der Shuttle. Um ihn den Welschen noch schmackhafter zu machen, heisst er heute Navette. Fragwürdig ist er, weil einmal mehr die Chefs einer privaten Firma verkehrspolitische Fragen entschieden haben, die von grösster Tragweite sind und weit entfernt von der Einbettung in ein verkehrspolitisches Gesamtkonzept. Mit der Strecke Genf–Zürich wird die Paradelinie der SBB konkurrenziert. Swissair wird natürlich versuchen, möglichst viele Passagiere auf den Shuttle zu bringen, also auch Zugpassagiere. Es muss schliesslich rentieren. Damit entzieht sie den SBB Geld, das diese für den Regio-

nalverkehr brauchen. Der Entscheid der Swissair trägt dazu bei, den Regionalverkehr der SBB zu schwächen.

Swissair kann natürlich keine Garantie geben, wie lange und wie gut dieser Service funktioniert. Ob und wie viele Genfer nach Zürich kommen, weiss heute niemand. Ist der Shuttle nicht wirtschaftlich, wird er ausgedünnt und schliesslich eingestellt. Genf kann sich darauf verlassen, dass die Marktwirtschaft funktioniert. Pseudoregionale Überlegungen, Herr Haderer, können dann später nicht mehr berücksichtigt werden.

Peter G r a u (SD, Zürich): Wirtschaftlich gesehen ist der Entscheid des Swissair-Managements, einen Teil der Langstreckenflüge nur noch von Zürich aus zu führen, kein Grund, Staatstrauer anzuordnen. Ein richtiger und logischer Entscheid. Auf der ganzen Welt konzentrieren Fluggesellschaften ihre Flüge auf einige wenige Landesflughäfen. Die Versorgung der Zentren wird dann durch kleinere Maschinen gewährleistet. Die Einsparungen, die durch diesen Entscheid gemacht werden können, sind beträchtlich. Es wird wohl niemanden einfallen, der Swissair zu sagen, ob sie künftig 50 Millionen einsparen soll oder nicht. Wir verstehen den emotionsgeladenen Eingriff von Bundesrat Leuenberger, Bundesrat Delamuraz und eines Teils des Zürcher Kantonsparlaments in die Entscheidungen der Swissair nicht.

Einmal mehr müssen wir Schweizer Demokraten feststellen, dass Teile der Schweizer Politikerinnen und Politiker nicht wissen, was durch die EU auf die Schweiz zukommt. Plötzlich hören wir nationale Gefühle aus dem Welschland. Ausgerechnet Politiker und Medien aus der Romandie, jene also, die am lautesten nach einem EU-Beitritt rufen, zeigen sich jetzt erbost und entrüstet über die Swissair, die es wagt, als sogenannte nationale Airline das Gefüge Schweiz zu zerstören und den imaginären Röstigraben noch weiter zu öffnen. Die Einheit Schweiz, tönt es, Welsch und Deutsch werde aufs schärfste strapaziert. Es rufen also jene am lautesten, die immer die weltoffene Schweiz propagieren und die Union als das Los zur Einheit Europas sehen. Nur, wenn es dann daran geht, wie es die Swissair eben vormacht, sich auf ein vereintes Europa vorzubereiten, sich eine gesunde Struktur zu schaffen, dann kommen den EU-Befürwortern die Tränen. Das ist ein Teil von Stimmungsmache! EU-Gegner aber wissen, darum sind sie auch Gegner eines Beitritts, dass in der Union ein rauher Wind bläst. Da gibt es

keine Zeit für Tränen. Deregulierungen – sinnvoll oder nicht –, Fusionen, Auslagerung von Produktionsstätten und Entlassungen: Wen kümmert's, Hauptsache die Union blüht auf.

Mag der Entscheid der Swissair richtig sein; wir sehen den Entwicklungen mit Ängsten entgegen. In Brüssel laufen gegenwärtig die bilateralen Verhandlungen, unter anderem über die fünfte Freiheit, die den Fluggesellschaften erlauben würde, beliebig Ziele anzufliegen und Passagiere aufzunehmen. Für die Fluggesellschaften interessant, aber zum Beispiel gerade für Genf könnte sich das ungünstig auswirken. So laut der Ruf aus der Romandie auch war: So interessant ist Genf für die Airlines auch wieder nicht, war doch das Passagieraufkommen der jetzt nach Zürich verlegten Langstrecken ab Genf eher gering. Kommt aber der «offene Himmel», könnte das für Genf ein weiteres Mal einen Dämpfer geben. Dass der Bundesrat wieder einmal vorprescht und noch vor dem Verhandlungsabschluss den Genfern den «offenen Himmel» verspricht, verstehen wir nicht.

Die Zürcher Vertretung, in diesem Fall die Interpellanten, zusammen mit der Romandie, tun gut daran, sich einen EU-Beitritt noch einmal zu überlegen. Die Bedingungen würden bei einem Beitritt noch härter werden.

Der Zürcher Finanzdirektor braucht sich nun allerdings bei der Swissair nicht stark zu machen im Hinblick auf ein Rückkommen auf den Entscheid wegen der Langstrecken. Ein wirtschaftliches Unternehmen wie die Swissair muss in der heutigen Zeit eben schauen, dass es über die Runden kommt.

Das Verhältnis zur Romandie ist nur in den Köpfen einiger weniger gestört. Ansonsten haben wir hier keine Schwierigkeiten.

Das war zur Interpellation über die Swissair. Ich warte gespannt auf weitere solche Vorstösse von den Interpellanten. Es gibt auch die «Freunde der Biervielfalt», und ich frage mich, wann Interpellationen über die Fusionen von Brauereien eingereicht werden.

**Kurt Schreiber** (EVP, Wädenswil): Bereits im Vorfeld der Vorlage über den Ausbau des Flughafens Kloten sind von gewerkschaftlicher Seite Bedenken wegen der Arbeitsplätze in Zürich-Kloten geäußert worden. Diese Bedenken haben sich erfüllt. Dies hat dazu beigetragen, dass Kollege Vischer seine Interpellation eingereicht hat. Im

Gegenzug konnte man dann hören, dass zwar in Zürich Arbeitsplätze gestrichen worden seien, dafür seien aber im Ausland neue geschaffen worden, beispielsweise in Bombay. Das kann man als tätige Entwicklungshilfe abtun. Man müsse bis zum Jahr 2000 warten, dann solle es wieder besser werden. Und nun das! Wir haben «Open sky», wir haben einen Zusammenbruch der Preise. Ein Flug nach New York kostet heute einen Bruchteil dessen, was er vor Jahren gekostet hat. Und was bringt dies? Es zwingt die Gesellschaften, ihre Flugzeuge immer intensiver einzusetzen. Das führt beispielsweise dazu, dass man Angebote etwa in der Art macht, für einen Tag ins Ausland zu fliegen, damit man in Kloten zollfrei einkaufen kann, oder man offeriert sogenannte Weihnachtsflüge, bei denen ein Samichlaus und ein Christkind irgendwelche Erfrischungen reicht bei Start und Ziel in Zürich. Das alles nur, damit Geld hereinkommt. Da muss man schon sagen: Das führt zu weit, bei allem Verständnis dafür, dass die Einnahmenseite bei diesen Gesellschaften gesteigert werden soll.

Hier kommen wir bereits zu den Auswirkungen des «Open sky». Machen wir uns nichts vor, und das möchte ich auch den Freunden in der Romandie sagen, die mit dem «Open sky» vielleicht noch «abstürzen» werden. Wenn es tatsächlich so kommt, dass am Schluss nur noch der Preis entscheidend ist, dann wird eine um die andere Gesellschaft eingehen. Am Schluss werden wir vielleicht eine europäische Fluggesellschaft haben oder – wenn es ganz schlecht kommt – nur noch eine weltumspannende Fluggesellschaft. Dann werden noch einige Arbeitsplätze mehr weggehen, und dann wird wesentlich mehr gejammert werden.

Aus diesem Grund kann man jene Rezepte, bei denen es ohne Hilfe der Allgemeinheit nicht geht, nicht unterstützen. Wenn wir wollen, dass die Swissair auch in Zukunft noch besteht, dann werden wir nicht darum herumkommen, jene Bedingungen zu schaffen, die es unserer Fluggesellschaft ermöglichen, attraktiv zu bleiben.

Noch ein Frage zu Genf: Stellen Sie sich vor, der Swissair-Verwaltungsrat würde dank einer starken Dominanz der welschen Verwaltungsratsmitglieder entscheiden, dass in Zukunft Genf die Drehscheibe für die internationalen Flüge wäre, während Zürich als Flughafen für europäische Destinationen ausgestaltet wird. Wer, glauben Sie, würde dann der Zürcher Bevölkerung erklären, dass Genf der interkontinentale Flughafen sein wird? Es wäre sicher nicht der Genfer Staatsrat,

sondern Herr Regierungspräsident Homberger und Herr Finanzdirektor Honegger müssten unserer Bevölkerung diese bittere Pille verabreichen. Was ist umgekehrt passiert? Herr Maitre hat seinen Austritt aus dem Verwaltungsrat erklärt. Er hat damit protestiert, was sein gutes Recht ist. Aber zur Information hat er nicht gerade sehr viel beigetragen. Hier gilt das französische Sprichwort: «C'est la ton, qui fait la musique ...» – aber es gab überhaupt keine Musik. In diesem Zusammenhang ist die Zürcher Bevölkerung vor den Kopf gestossen worden, nicht zuletzt auch dank des Unvermögens ihrer eigenen Vertreter. Dass man nun nach Mitteln und Wegen sucht, dieses Vor-den-Kopf-Stossen irgendwie zu korrigieren, ist wohl verständlich, aber es werden nun doch Versprechungen angesagt, welche sehr schwer zu erfüllen sind. Ich möchte eindringlich vor den schönen Seiten des «Open sky» warnen. Wir haben letzte Woche erlebt, wohin «Open sky» führen kann. Beispielsweise in die Sümpfe in Florida. Und soweit sollten wir tatsächlich nicht kommen.

Es ist bedauerlich, dass diese Entscheide gefallen sind. Ich behaupte aber – und mit mir die EVP-Fraktion, dass vermehrte Fusionen wichtig sind. Auch wenn die Information nicht positiv ist, so ist Verständnis dafür aufzubringen, dass versucht wird, aus der gegebenen Situation das Beste zu machen.

**Bruno Zuppiger** (SVP, Hinwil): Nach Ansicht der SVP-Fraktion muss für eine privatwirtschaftlich organisierte und strukturierte Fluggesellschaft, wie dies die Swissair darstellt, die auch im Gegensatz zu verschiedenen ausländischen Flugunternehmen ohne staatliche Hilfe auskommen muss, grundsätzlich folgendes Primat gelten:

Unser Land braucht eine leistungsfähige, eigenständige, wirtschaftlich gesunde nationale Fluggesellschaft mit einem einzigen gut funktionierenden Verkehrsknotenpunkt für Interkontinentalflüge.

Für uns als kantonalzürcherisches Parlament ist der Swissair-Entscheid vor allem unter folgenden drei Gesichtspunkten zu beurteilen:

1. aus betriebswirtschaftlicher Sicht, weil wir als Kanton Zürich ebenfalls bei der Swissair beteiligt sind, wenn auch nur mit einer kleinen Minderheit;
2. aus staatspolitischer Sicht;
3. aus regionalpolitischer und zürcherischer Sicht.

Betriebswirtschaftlich und vor allem auch im Hinblick auf den verschärften Wettbewerb sind die Massnahmen, welche eine Konzentration der Kräfte bringen, ganz klar zu begrüssen und zu unterstützen, können dadurch doch Einsparungen in zweistelliger Millionenhöhe erzielt werden. Aus wirtschaftspolitischer Sicht haben wir die Pflicht, der Swissair einen möglichst grossen unternehmerischen Handlungsspielraum zu gewähren. Oder wollen wir etwa eine marode Unternehmung, welche früher oder später mit staatlichen Mitteln am Leben erhalten werden muss?

Staatspolitisch vermag der Entscheid aus gesamtschweizerischer Sicht nicht unbedingt zu befriedigen. Wenn die Swissair sowie der Bundesrat mit gewissen Massnahmen – Shuttle-Flüge, Landrechte für ausländische Fluggesellschaften usw. – das Problem, welches für die Westschweiz entstanden ist, entschärfen wollen, ist das nicht abzulehnen. Wenn nun aber nach dem 6. Dezember 1992 für jede Massnahme der Röstigraben und eine Benachteiligung der Westschweiz heraufbeschworen wird, finden wir dies falsch.

Und nun zur regionalpolitischen Sicht: Für den Wirtschaftsstandort Schweiz und insbesondere für den Wirtschaftsstandort Zürich ist der Entscheid der Swissair ganz klar gutzuheissen. Ich kann die Überreaktion gewisser Politiker und Medienleute vielleicht noch begreifen. Seltener mutet es aber an, wenn kantonale Parlamentarier oder Parteien, welche sich an vorderster Front für eine Stärkung des Wirtschaftsstandorts Zürich einsetzen, den Entscheid der Swissair verurteilen: «Einmal-hüst-und-einmal-hott-Politik» nenne ich das. Wir brauchen eine Swissair, welche sich der internationalen Konkurrenz stellen kann und will. Als Standortkanton des leistungsfähigsten Flughafens in unserem Land haben wir die Massnahmen zu unterstützen.

Für die SVP-Fraktion ist die Antwort der Regierung befriedigend ausgefallen, und sie dankt dem Regierungsrat dafür.

Mario F e h r (SP, Adliswil): Die Interpellation hat zumindest eines erreicht: Sie hat es uns ermöglicht, dass wir nicht einfach zur Tagesordnung übergegangen sind. Es ist wichtig, dass wir nicht einfach zur Tagesordnung übergehen.

Die Entwicklung der letzten Jahre hat uns eine zunehmende Entfremdung zwischen Deutschschweiz und Welschschweiz gebracht. Das ist

nicht nur meine Einschätzung. Es handelt sich nicht um einen imaginären Röstigraben. Beispielsweise die hochrenommierte «Neue Zürcher Zeitung» spricht von einer «generellen Entfremdung, die man nicht auf die leichte Schulter nehmen kann». Nachzulesen in der «NZZ» vom 20./21. März 1996.

Weshalb kommt es zu dieser Entfremdung? Ich glaube, die Ursachen sind tatsächlich vielfältig. Ich hatte das Vergnügen, vor zehn Jahren etwa ein Jahr in Genf zu leben, und ich hatte mich schon damals recht oft in der Fremde gefühlt. Ich habe gemerkt, dass Deutschschweizer und Welschschweizer verschiedene Kulturen mitbringen, und dass es schwierig ist, diese Kulturen auszutauschen. Wenn man die Entwicklung der letzten Jahre betrachtet, hat das ganz sicher etwas zu tun mit dem EWR, mit der Ablehnung der erleichterten Einbürgerung oder mit jeder Vorlage, die wir in der Deutschschweiz ablehnen und die mit der Öffnung der Schweiz im Zusammenhang steht.

Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass die Swissair ein nationaler Mythos ist, bis vor kurzem ist sie auf jeden Fall einer gewesen. Es ist deshalb nur folgerichtig, dass der Kanton Zürich diesen Entscheid mittragen will, diesen Entscheid, der wirtschaftspolitisch wahrscheinlich richtig, staatspolitisch aber leider fragwürdig ist. Wenn der Präsident des VPOD Luftverkehr, Herr Vischer, und der Gewerbevertreter der SVP miteinander übereinstimmend sagen, dass alles richtig ist, was dazu dient, die Arbeitsplätze zu erhalten, dann stimmt das. Es stimmt aber nur dann, wenn man den Gesetzen des Marktes lückenlos zustimmt, wenn man also ganz deutlich sagt: Diese Fluglinie braucht unternehmerische Freiheit, da hat der Staat nichts zu suchen. Eine solche Haltung kann man vertreten. Ich frage den Herrn Regierungsrat aber an, was dann der Kanton Zürich noch in dieser Fluggesellschaft verloren hat, und ob es nicht besser wäre, wenn er sein Aktienpaket abstossen würde. Es wurde nämlich völlig zu Recht gesagt: Der Kanton Zürich hat nichts, aber auch gar nichts zur staatspolitischen Deutung beigetragen, und wenn er nichts beigetragen hat und auch nichts beitragen will, dann hat er dort auch nichts verloren.

Die Hürde zwischen der Romandie und der Deutschschweiz ist hoch. Ich will das nicht dramatisieren. Es ist noch nicht eine heillose Zerrüttung; es muss noch nicht von einer Scheidung gesprochen werden. Eine solche Scheidung wäre übrigens auch gar nicht möglich. In der Wil-

lensnation Schweiz bedingen Genf, Zürich, das Welschland und die Deutschschweiz einander.

Das Hauptziel unserer Interpellation war deshalb herauszufinden, was denn nun von uns aus getan werden könnte. Deshalb, Herr Zuppiger, hat diese Interpellation im Zürcher Kantonsrat durchaus etwas verloren. Wir wollten vor allem eine Antwort auf die Frage 4: Was kann man machen, wie kann das Vertrauen zwischen der Welsch- und der Deutschschweiz wiederhergestellt werden? Ich glaube, das Vertrauen kann nicht mit einigen Shuttle-Flügen wiederhergestellt werden. Nichts gegen diese Shuttle-Flüge. Aber ich glaube, es braucht mehr; es braucht viel Fingerspitzengefühl und auch einige konkrete Taten.

Wenn ich die Interpellationsantwort durchlese, finde ich da nichts von konkreten Taten. Es steht einzig und allein, der Kulturaustausch und der wirtschaftliche Austausch seien Daueraufgaben. Es steht nicht darin, was konkret gemacht werden könnte. Ich glaube, es braucht etwas weniger «Open sky», vielleicht ein bisschen mehr «Open mind». Wenn man den Artikel in der «NZZ» vom 20./21. März weiterliest, erfährt man, dass zum erstenmal seit vielen Jahren ein Schüleraustausch zwischen Romandie und Deutschschweiz nicht zustande gekommen ist. Ich wäre froh, wenn Sie dem Erziehungsdirektor das mitteilen würden, damit er den Gründen, weshalb dies nicht geklappt hat, nachgehen kann. Frankreich und Deutschland haben einen sehr erfolgreichen Schüleraustausch; in der Schweiz scheint das schon innerhalb desselben Landes nicht zu klappen. Weitere Möglichkeiten eines Kulturaustausches wären beispielsweise Opernhaus Genf – Opernhaus Zürich, Expo 2001, und vor allem 1998. Wenn es ein Datum gibt, an dem man dieses Zusammengehörigkeitsgefühl wieder stärken könnte, dann wäre es dieses. Gefordert wären dort gemeinsame Projekte, wie sie beispielsweise die Stadt Zürich und die Stadt Genf für 1998 in die Wege geleitet haben.

Für den Moment glaube ich, dass die Zürcher Zünfte tatsächlich mehr als der Regierungsrat zur Verständigung beigetragen haben. Wenn ich als Sozialdemokrat das sage, dann steht es schlecht um unsere Regierung.

Dr. Ulrich E. Gut (FDP, Küsnacht): Ich glaube, wir haben heute mit Recht ein regionalpolitisches und ein sozialpolitisches Problem in der-

selben Diskussion zusammengezogen, denn es sind im Grunde genommen vier Tatsachen, welche in beiden Fällen bestimmend sind:

1. Die Globalisierung ist unausweichlich. Sie ist in vollem Gang, und sie hat durchaus auch ihre Vorteile, nebst augenfälligen Nachteilen. Herr Vischer, Herr Haderer, es geht nicht darum, die Globalisierung zu begrüßen oder sie abzulehnen, es geht noch weniger darum, von der Schweiz aus einen Neoprotektionismus zu lancieren, sondern es geht darum das Bestmögliche aus den damit verbundenen Chancen und Risiken zu machen. Es geht auch darum, in internationaler Zusammenarbeit vorzugehen.
2. Die Nachfrage nach Erwerbsarbeit in Europa geht zurück. Ich sehe keine Trendwende. Es ist nicht nur der «Shareholder value», sondern es ist eine Vielzahl von Gründen, welche dazu führen.
3. Der Weltmarkt ist nicht mehr bereit, schweizerische Produkte und schweizerische Dienstleistungen zu den bisherigen Preisen abzunehmen. Das schweizerische Kostenniveau und nicht nur das Lohnkostenniveau ist zu hoch. Es muss und es wird sinken.
4. Der Kanton Zürich ist in der Eidgenossenschaft ein Nettozahler, von dessen wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit auch die Fähigkeit der Eidgenossenschaft abhängt, regionale und soziale Leistungen zu erbringen. Da aber in diesem Bundesstaat der Grundsatz das «befiehlt, wer bezahlt» nicht gilt, ist der Kanton Zürich im Interesse der Eidgenossenschaft darauf angewiesen, sich auf eidgenössischer Ebene besser verständlich zu machen. Deshalb sind Kommunikationsstörungen in dieser Eidgenossenschaft auch Gefahren für den Kanton Zürich in seiner Rolle als Nettozahler.

Diese harten Tatsachen müssen allen, die davon betroffen sind, vermittelt werden. Das ist ein Gebot der Redlichkeit, aber es ist auch eine hohe Anforderung an die Kommunikationsfähigkeit. Wer die Arbeitnehmerschaft, wer das Gewerbe, wer den Mittelstand, und wer auch die Westschweiz und die andern Landesteile davor verschonen will, von diesen Tatsachen Kenntnis zu nehmen und von den Massnahmen, die wegen dieser Tatsachen notwendig werden, leistet ihnen keinen Dienst. Allerdings: Je härter die Botschaft, desto verständnisvoller und desto kompetenter müsste sie kommuniziert werden, sowohl in der Regional- als auch in der Sozialpolitik. Es wurde deshalb sehr zu Recht gesagt, dass wir es im wesentlichen mit einem Kommunikationsproblem zu tun haben. Kommunikation kann sich in schwierigen Lagen nur bewähren,

wenn sich die Partner kennen und wenn sie durch ein Vertrauensverhältnis verbunden sind.

An der Debatte über Swissair und Genf beschäftigt mich weniger die Verteilung der Bringschuld und der Holschuld punkto Information. Über die Verteilung der Bringschuld und der Holschuld zwischen den beteiligten Exekutiven, der Kantone und des Bundes, zwischen den ihnen nahestehenden Mitgliedern der Verwaltungsräte kann man in guten Treuen unterschiedlicher Meinung sein. Ansatzpunkt für eine Wiederstärkung der Beziehungen ist immer die Feststellung, dass die ungenügende Kommunikation einen derartigen Aufschrei der Empörung auslöst. In einer Vertrauensbeziehung haben einzelne Kommunikationspannen keine derartigen Auswirkungen. Es überrascht mich allerdings leider nicht mehr, dass wir hier auf eine gestörte Vertrauensbeziehung Deutsch–Welsch schliessen müssen.

Mit Besorgnis habe ich in den achtziger Jahren in Bern, als ich im Bundesdienst war, festgestellt, dass die Vertreter gerade auch des Kantons Zürich oft mit zuwenig Verständnis für die Lage und für die Sichtweise der Vertreter anderer Landesteile an sie herantreten sind und ihre Interessen vertreten haben. Hieran sollten wir arbeiten. Hierzu möchte ich auch sehr gern hier noch eine Stellungnahme seitens der Vertretung der Regierung hören. Es erfordert aufwendige Kontaktarbeit. Der Nutzen hiervon für Zürich ist allerdings, dass dann auch Zürich mit seinen Grossagglomerationsproblemen und mit seinem Problem, durch die Eidgenossenschaft finanziell überbeansprucht zu werden, besser verstanden würde.

Dr. Ueli Betschart (SVP, Nürensdorf): Das staatspolitische Problem wurde nun zur Genüge angesprochen. Ich möchte in meinem Votum mehr auf das unternehmerische Problem eingehen. Wenn uns etwas an einer schweizerischen Luftfahrtgesellschaft liegt, müssen auch wir im Kantonsrat alles unternehmen, um das Überleben der Swissair sicherzustellen, um so überhaupt Arbeitsplätze zu erhalten. Dazu müssen wir der neuen Führung der Swissair einen möglichst grossen unternehmerischen Freiraum geben und lassen, damit sie alle erforderlichen Massnahmen einleiten kann. Dazu gehören für mich:

- Personalabbau verursacht durch Effizienzsteigerung und durch Straffen der Abläufe;

- eine Einschränkung des Leistungsangebots, wo es notwendig ist und
- eine Konzentration auf Kerngeschäfte, und dazu gehört sicher nicht das Betreiben von zwei Interkontinentalflughäfen.

Es ist Sache des Bundes, nun aufgrund dieses Entscheides der Swissair politische Massnahmen einzuleiten, um die daraus resultierende Benachteiligung der Westschweiz zu kompensieren und den Röstigraben nicht breiter werden zu lassen. Ansätze dazu sind ja bereits vorhanden, indem in Zukunft andere Fluggesellschaften die Erlaubnis erhalten, mit Interkontinentalflügen Genf anzufliegen.

Einen weiteren Lösungsansatz sähe ich darin, dass die Westschweizer Kantone die geforderte Zusatzleistung eines zweiten Interkontinentalflughafens bei der Swissair einkaufen. Die zu erbringenden 50 Millionen Franken wären dann nicht als Subvention zu betrachten, sondern als klare Abgeltung für eine geforderte Dienstleistung.

Über alles gesehen finde ich den Entscheid der Swissair richtig, mutig und notwendig. Ich wünschte mir, dass bei ähnlich gelagerten Entscheiden für den Bau der NEAT ebenfalls mehr Mut gezeigt würde. Alle wissen, dass die Kapazität nur für eine Achse reicht. Mit einem üblichen schweizerischen Kompromiss versucht man nun, es mit einer nichtwirtschaftlichen, teuren Lösung allen Leuten recht zu tun. Mit dieser Analogiebetrachtung möchte ich nur aufzeigen, dass eine selbständige Gesellschaft wie die Swissair eben besser geeignet ist, unternehmerische Entscheide zu fällen. Wir als Politiker sollten nur in extremen Fällen die Handlungsfreiheit der Unternehmensführung einschränken. Das Streichen der Interkontinentalflüge ab Genf ist kein Extremfall. Dies ist auch der Grund, weshalb die SVP-Fraktion hinter dem Entscheid der Swissair steht und mit der Antwort des Regierungsrates zufrieden ist.

Anton Schaller (LdU, Zürich): Es wird in der Westschweiz sehr wohl beobachtet, was in diesem Rat gesagt wird und wie in diesem Rat über dieses Problem debattiert wird. Die Westschweiz ist verunsichert. Sie hat das Gefühl, dass sie von der deutschen Schweiz an die Wand gedrängt wird. Das ist einfach so, dass sich auch in dieser Frage der Kanton Zürich wieder einmal als starker eidgenössischer Stand durchgesetzt hat. Und es ist so: Es war ein Informationsmangel, und man kann ihn ganz eindeutig zuweisen. Es war der Verwaltungsrat der

Swissair, Herr Honegger, der zu wenig umfassend informiert hat. Man kann immer wieder Fehler machen. Man sollte aber nicht immer die gleichen machen. Hier hat die Swissair Nachholbedarf.

Ich denke, dass – auf die Zukunft gerichtet – die Restrukturierung des Luftfahrtverkehrs in Europa in keiner Art und Weise abgeschlossen ist. Im Gegenteil, der Preiskampf geht weiter und weiter. Wir stehen vor der Tatsache, dass in Europa eine Trennlinie zwischen Nord und Süd verläuft. Auf der Nordseite haben wir die British Airways, die seit vielen Jahren, seit Madame Thatcher, profitiert, Fortschritte macht, restrukturiert und erfolgreich ist. Wir haben die Lufthansa, die in den nächsten Tagen ihr Geschäftsergebnis abliefern wird, und zwar seit 1992 das erstmals wieder mit Erfolg. Eine halbe Milliarde Gewinn hat die Deutsche Lufthansa erwirtschaftet. Wir haben vielleicht noch die KLM, die sich über Wasser halten kann. Auf der Südseite haben wir Air France, Alitalia, Olympic Airways und Iberia, und alle sind marode Staatsunternehmen, die nur noch mit Milliardenstützen existieren können. Und was machen sie? Sie gehen mit Dumpingpreisen auf den Markt und bedrohen die marktwirtschaftlich geführten Nordlinien, die ich Ihnen aufgezählt habe.

Wie sicher ist die Swissair? Die Swissair wird künftig in diesem Machtkampf um Passagiere und um Fracht zerrieben werden. Sie wird alles daran setzen müssen, um in diesem Machtkampf zu bestehen. Sie wird bei den Preisen mithalten müssen, und Sie wissen, dass die EU noch in diesem Sommer mit einer Kerosinabgabe kommt; das wird sie weiter bedrängen. Sie wird also in diesem internationalen Kampf ein ganz «hartes Brot» haben. Dem wird sie nur mit absoluter Spitzenqualität schweizerischen Ausmasses begegnen können. Die Swissair wird sich eine Nischenpolitik erarbeiten müssen, und sie wird mit Qualität gegenüber andern Fluggesellschaften trachten müssen zu überleben.

Es stellt sich heute – 1996 – nicht die Frage: Genf oder Zürich? Es stellt sich die Frage: Kann die Swissair in Zukunft überleben? Ich denke, diese Frage wird sich schneller stellen als uns lieb ist. Deshalb, Herr Regierungsrat Honegger, ist es ganz entscheidend, dass offen, umfassend und klar, überklar, informiert wird über die Situation dieser Unternehmung. Es wird zu weiteren Entlassungen kommen. Damit werden wir leben müssen. Diesen Tatsachen dürfen wir uns nicht verschliessen. Deshalb mein Appell an die Verantwortlichen für eine offene, eindeutig klare Politik, die nicht davor zurückschreckt, auch

ausserhalb des Landes zu gehen, um zu überleben, damit die Swissair und damit auch der Wirtschaftsstandort Zürich eine Chance hat. Es wäre falsch, die Augen vor einer Zukunft der Swissair zu verschliessen, die eigentlich erst begonnen hat.

Hans-Jacob Heitz (FDP, Winterthur): Wir haben nun bald einen ganzen Morgen nicht nur zum Fenster hinaus, sondern in den «Open sky» hinaus über die Swissair uns unterhalten, wohl gewiss – oder vielleicht doch nicht – des Eingestehens, dass sicher nicht dieser Rat, auch nicht der Regierungsrat von Zürich, sondern der Markt diese Fragen entscheiden wird.

Mehrere Vorrednerinnen und Vorredner haben immer für sich beansprucht, sie würden klar zu unterscheiden wissen zwischen dem betriebswirtschaftlichen und dem ordnungspolitischen Aspekt, um dann doch die staatspolitische Brille aufzusetzen und durch diese die Unternehmensführung der Swissair und damit auch den Regierungsrat zu kritisieren. Die Swissair wurde und ist zum Spielball der Politik geworden. Wir, das heisst der Kanton Zürich als Minderheitsaktionär, massen uns an, uns über diese Unternehmenspolitik zu unterhalten und einen Morgen lang darüber zu diskutieren. Ich finde das höchst merkwürdig und ordnungspolitisch bedenklich.

Die Swissair ist, wie Sie wissen, ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen. Die Frage stellt sich, gemessen an dieser grundsätzlichen Problematik, ob dieses historisch gewachsene Gebilde auch noch zukunftstauglich ist. Ich meine, es gilt tatsächlich zu überdenken, ob diese Kapitalbeteiligung des Kantons, die historisch bedingt ist und damals, aus einer viel engeren Optik betrachtet, zustande kam, in der Zukunft wirklich noch Sinn macht. Ich befürchte, das werde immer mehr ein «Klumpfuss» des Unternehmens Swissair.

Die SBB ist, allerdings in ganz schwachen Ansätzen, daran, sich teilzuprivatisieren. Herr Schreiber, ich sehe hier eine Möglichkeit, dass die Swissair und die SBB bezüglich dieses Shuttle-Problems vielleicht eine Vision entwickeln. Es kommt ja nicht von ungefähr, dass die Swissair sich am spanischen AVE-Schnellzug beteiligt hat. Warum soll das nicht auch für die Schweiz gelten? Basel, Genf und Zürich sind auf der Weltkarte nicht einmal ein Punkt. Aber das gilt es zu vernetzen.

Herr Vischer, Sie haben gesagt, Basel und Genf würden immer mehr in eine Randlage geraten. Ich bin da etwas anderer Auffassung. Ich bin der Meinung, Basel und Genf haben sich in Europa immer mehr eine Position geschaffen. Jetzt gilt es aber, dass die Schweiz eine Position weltweit schafft, die sich in Partnerschaft Basel–Genf– Zürich mit diesem Tor Kloten als nationaler Flughafen zur Welt bewähren kann.

Ihr marktwirtschaftlicher und ordnungspolitischer Exkurs, Herr Vischer, war interessant und hat offenbar auch Herrn Briner beeindruckt. Wir stellen fest, Sie sind geläutert. Ich hoffe, Sie seien damit auf dem richtigen Weg. Wir werden das an Ihren künftigen politischen Taten zu messen wissen.

Zu diesem Kommunikationsproblem: Es gibt ja einen Spruch, auch eine Spielregel zwischen Deutschschweizern und Romands: Was sich neckt, das liebt sich. Stellen Sie sich vor, Herr Vischer, die Firma Sandoz wäre in Genf gestanden und nicht in Basel. Dieses Geschrei hätte ich hören wollen! Aber der Vergleich mit Novartis war etwas zu einfach geraten.

Abschliessend noch kurz zu Herrn Attenhofer: Gemessen an Ihren scharfen Fragen fiel Ihre Stellungnahme heute etwas bescheiden aus. Ich stand unter dem Eindruck, dass der harte Mut durch ein weiches Mütchen abgetan wurde. Sie haben gesagt, die Westschweiz sei nervös. Ich glaube bald, wir sind nervös, weil die Westschweizer eine etwas deutliche Sprache gesprochen haben. Aber das gehört zu den Spielregeln. Dieser Röstigraben ist im übrigen ein Deutschschweizer Begriff. Hören wir doch einmal auf damit. Sie sagen, er sei weiter ausgebagert worden. Das ist doch alles blödes Zeug!

Bruno D o b l e r (FPS, Lufingen): Wenn wir zu Beginn unserer Diskussion in einem Langstreckenflugzeug Platz genommen und gestartet wären, dann wären wir jetzt im Begriff, das europäische Festland zu verlassen und uns über den Atlantik zu begeben.

Die Swissair hat das gemacht – davon bin ich fest überzeugt –, was sie machen musste; es blieb ihr gar nichts anderes übrig. Betrachten wir einmal den Leistungsausweis dieser Fluggesellschaft, auf die wir – das zeigt die Diskussion – doch alle recht stolz sind. In den letzten fünf Jahren ist es ihr gelungen, ein Drittel ihrer Kosten zu senken. Stellen Sie sich einmal vor, uns, dem Kantonsrat und dem Regierungsrat, wäre so etwas im Kanton möglich gewesen! Gleichzeitig aber ist der Markt

um 40 Prozent zusammengebrochen, das heisst die Erträge der Tickets sind um diesen Prozentsatz eingebrochen. Und die Zukunft der Swissair sieht nicht so rosig aus. Sie wird in den nächsten drei Jahren verpflichtet sein, nochmals Kosten in der Grössenordnung von 20 Prozent einzusparen.

Im Gegensatz zur Politik muss in der Wirtschaft nicht nur etwas geschehen, sondern es muss auch etwas passieren. In der Politik geben wir leider Geld aus, das wir nicht haben. In der Wirtschaft können wir nur Geld ausgeben, das vorhanden ist.

Herr Attenhofer, Sie sagen, die wirtschaftliche Notwendigkeit dieses Entscheides würde Sie nicht interessieren, nur die politische. Das ist sehr schade. «Shareholder value» – da bin ich mit Ihrer Definition einverstanden. Nur stelle ich fest: Die Swissair macht sein Jahren im Luftverkehr rote Zahlen. Wo ist da der Shareholder value? Und schauen Sie einmal auf die Dividendenzahlungen.

Herr Vischer Sie sagen zu Recht, die Globalisierung führe uns Politiker an eine Wand. So ist es wahrscheinlich. Ich glaube sogar, dass sich die Wirtschaft aus der Politik abgewendet hat. Novartis lässt grüssen!

Vielleicht ist der Markt wirklich die letzte Ehrlichkeit auf dieser Welt. Beginnen Sie, dieser Tatsache in die Augen zu schauen. Trotzdem freut mich natürlich die Diskussion über Genf und Zürich, denn der «Krieg» gegen die Swissair ist eine eigentliche Liebeserklärung an den Luftverkehr, auch an die volkswirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs, letztlich eine Liebeserklärung an den Flughafen von Zürich, an unseren Standortvorteil, auf den wir auch stolz sein können. Behalten wir das auch für spätere Diskussionen in Erinnerung.

Germain M i t t a z (CVP, Dietikon): Madame la présidente, Monsieur le Conseiller d'état, chers amis et chers collègues! Spannungen hat es immer gegeben, zwischen Deutsch- und Welschschweizern, zwischen Wallisern und Genfern, zwischen Aargauern und Bernern. Aber diese Spannungen betrachte ich als gut, ich betrachte sogar Spannungen als kreative Unruhe.

Was wir hingegen heute debattieren, ist nur Öl auf den Röstigraben giessen. Oft sind Politiker und Journalisten die «forcelleures» für unseren Röstigraben. Die Haltung der Genfer ist für mich legitim. Die Swissair aber muss kämpfen, damit ihre Existenz gesichert bleibt. Ohne

Massnahmen ist die Zukunft der Swissair gefährdet. Dies gilt übrigens für die Wirtschaft im allgemeinen, ja auch für unseren Staat.

Mit der Antwort der Regierung bin ich sehr zufrieden. Mehr zu erwarten, wäre eine Quadratur des Kreises gewesen. Wollen Sie, verehrte Kolleginnen und Kollegen, mehr für die Westschweiz tun? Dann verbringen Sie die nächsten 14 Tage Urlaub am Genfer See, in der Waadt, im Wallis, im Kanton Fribourg oder vielleicht im Neuenburger Jura. So erklären Sie sich mit den Problemen der Romandie solidarisch. Ich möchte daran erinnern, dass wir heute über eine Interpellation diskutieren und nicht über konkrete Massnahmen. Seien wir also konkret, und tun wir selber etwas für das Welschland!

Ruedi Keller (SP, Hochfelden): Ich möchte kurz ein Wort von Herrn Heitz aufgreifen. Sie haben die staatliche Beteiligung in Frage gestellt. Darüber könnte man diskutieren. Herr Gunsch hat übrigens vor einigen Jahren ebenfalls vorgeschlagen, die Aktien zu verkaufen. Ich möchte Sie aber auf eine gewisse Schwierigkeit hinweisen. Sie müssen zuerst einmal einen Käufer finden. Soviel ich gehört habe, wurde auch darüber gesprochen, ob der Kanton Genf seine Aktien verkaufen soll. Jetzt kann ich Ihnen einen Satz aus «Facts» Nr. 19 vorlesen, in dem kürzlich ein Bild von Herrn Regierungsrat Honegger publiziert wurde, bei dem es hiess: «Sollte Genf nach der jüngsten Auseinandersetzung wirklich seine 16 000 Swissair-Aktien verkaufen, hat Honegger bereits sein Interesse bekundet.» Ich weiss nicht, ob das ein privates Interesse wäre, aber Sie müssen das vielleicht einmal in der Fraktion besprechen.

Regierungsrat Dr. Ernst Homberger: Kollege Honegger wird vor allem als Verwaltungsrat der Swissair zu den aufgeworfenen Fragen äussern. Ich möchte mich als Volkswirtschaftsdirektor und zuständig für den Flughafen zu den Antworten auf die dringliche Interpellation und auf die Interpellation Vischer äussern.

Es mag den Eindruck erwecken, dass die Antwort des Regierungsrates etwas Swissair- oder – wenn Sie so wollen – betriebswirtschaftslastig ist. Das ist jedoch so gewollt. Wenn der Regierungsrat nämlich den Entscheid der Swissair mitträgt, kann er nicht mit zwei Zungen sprechen, sondern er muss diesen Entscheid auch begründen. Es ist auch eine Tatsache, dass wirtschaftliche Wahrheiten in der Regel nicht gerne

gehört werden, und wirtschaftliche Wahrheiten auch nicht gerne aufgenommen werden. Sie sind aber da und wir müssen ihnen in die Augen schauen.

Kein Zweifel besteht darüber, dass die Swissair und der Flughafen gegenseitig stark voneinander abhängen. Über 50 Prozent aller Bewegungen werden von unserer Luftfahrtgesellschaft Swissair getätigt. Das bedeutet auch, dass über 50 Prozent der Gebühren von der Swissair kommen. Mit diesen Einnahmen finanziert der Kanton sämtliche Kosten des Flughafens, namentlich die Kapitalkosten für die Investitionen, die der Kanton getätigt hat, also die Verzinsung dieses Kapitals, und die Abschreibungen. Kein Zweifel kann aber auch darüber bestehen, dass der Flughafenhalter an einer gesunden Airline – sprich Swissair – grosses Interesse hat. In der Schweiz sind über 13 000 Arbeitsplätze mit der Swissair verbunden, weltweit sind es 32 000. Ein grosser Teil dieser Arbeitsplätze befindet sich in der Region Kloten. Wir müssen uns also die Frage stellen: Was ist wichtiger, diese Arbeitsplätze generell zu erhalten, indem wir der Swissair die nötige unternehmerische Freiheit geben, oder die Erhaltung dieser Arbeitsplätze – Herr Schaller hat auf den in Zukunft noch härter werdenden Konkurrenzkampf hingewiesen – von seiten der Behörden noch schwieriger zu gestalten?

Ich möchte unter Berücksichtigung der seitherigen Entwicklung noch auf eine Frage in der Interpellation Vischer zurückkommen, die wir damals noch nicht so genau beantworten konnten. Eine sogenannte Vermittlungsorganisation musste nicht auf die Beine gestellt werden. Es war kein Bedarf dazu vorhanden. Wir haben Nutzen gezogen aus der Vermittlungsorganisation, welche die Contraves aufgezogen hatte. Wir benutzen hier die gleichen Kanäle und arbeiten mit den gleichen Leuten. Bisher haben diesen Dienst neun Personen, davon acht in der Stadt Zürich und einer in einer Landgemeinde wohnhaft, benutzt.

Also Sie sehen, auch Ankündigungen von Entlassungen passieren nicht von einem Tag auf den andern. Die Swissair hat es fertiggebracht, einen grossen Teil durch frühzeitige Pensionierungen aufzufangen. Dann gab es aber auch Auslagerungen von Betrieben, die nicht mehr direkt zur Swissair gehören. Es kam nur zu vereinzelt Entlassungen, wobei sich das ganze Programm bis Ende 1997 erstreckt. Bei diesen Entlassungen mussten unsere Dienste, die wir vom KIGA aus angeboten haben, ganz

selten in Anspruch genommen werden. Dies zeigt doch, dass Swissair auch in diesem Bereich absolut verantwortungsvoll handelt.

Kein Zweifel besteht auch darüber, dass Swissair eine privatrechtliche Unternehmung ist, und trotz der Anteile der öffentlichen Hand – der Kanton Zürich verfügt gerade über 3,33 Prozent des Aktienkapitals – privatwirtschaftlich gewinnbringend geführt werden muss. Staatliche Unterstützung nur regionaler Wünsche wegen – das würde auch für Zürich gelten und nicht nur für Genf – wäre wohl das Falscheste, das die Behörden im jetzigen Moment tun könnten. Es ist heute morgen auch im Rat darauf hingewiesen worden: Wir möchten keine SBB-Verluste decken müssen.

Swissair ist aber auf der andern Seite für den Wirtschaftsstandort Zürich, aber auch für den Wirtschaftsstandort Schweiz, ein wichtiger und ein echter Werbeträger. Die Swissair ist im Ausland auch eine Botschafterin für die Schweiz, die sehr viel für unseren Standort Schweiz an Öffentlichkeitsarbeit übernimmt und tätigt.

Wenn Sie die Zeitungen über das Wochenende gelesen haben, ist Ihnen sicher der Hinweis auf den Sanierungsfall Alitalia aufgefallen. Man hat dort gesehen, dass selbst dieses sehr moderate Programm, das die Alitalia jetzt vorlegen will, weil sie ja die Zustimmung der EU-Behörden braucht, um überhaupt diese Finanzspritze vom Staat bekommen zu können, selbst bei staatlich unterstützten Unternehmungen massive Eingriffe bringt. In eine solche Situation möchten wir im Kanton Zürich nicht kommen.

Swissair kämpft natürlich, wie alle Fluggesellschaften, mit der Ertragskraft. Sie ist aber – das können Sie dem Geschäftsbericht entnehmen – nicht unheilbar krank, sondern kann sich aus eigener Kraft wieder in die Gewinnzone bringen, wenn die Rahmenbedingungen stimmen.

Swissair ist für den Regierungsrat nach wie vor eine verlässliche Partnerin. und die 5. Ausbautappe ist nicht gefährdet. Es gehört – Frau Kugler hat es angetönt – meiner Meinung nach zu unseren Führungsaufgaben, dass in der jetzigen Planungsphase der 5. Ausbautappe auch Etappierungen und Möglichkeiten überprüft werden, in welchem Rahmen die Ausführung geschehen soll. Aber am Konzept des Ausbaus wollen wir nicht rütteln.

Die Wichtigkeit und der Wert des Flughafens Zürich für den Wirtschaftsstandort Zürich, aber auch für den Wirtschaftsstandort Schweiz

– die gesamte Deutschschweiz konzentriert sich ja auf diesen Flughafen – werden oft vergessen. Es geht nicht nur um die Arbeitsplätze, und deshalb sind der Flughafenhalter – also der Kanton – und die Fluggesellschaften gleichermaßen gefordert und auf eine enge Zusammenarbeit angewiesen.

Noch ein Wort zur staatspolitischen Dimension: Es ist keineswegs so, dass zwischen den Regierungen der Westschweiz und der Zürcher Regierung irgendwelche Probleme bestehen würden. Wir sprechen miteinander, wir legen auch oft unsere Konflikte auf den Tisch. Es hat auch mit der Genfer Regierung vor etwa einem Jahr eine ziemlich harte Auseinandersetzung in der Frage der Rückführung gegeben. Wir haben miteinander gesprochen, Kollege Buschor einerseits und der Genfer Staatsrat andererseits, und wir haben die Sache wieder einrenken können. Es wäre falsch verstanden, wenn man glaubte, die Zürcher Regierung würde sich gegenüber den welschen Kollegen quasi hochnäsiger verhalten. Das stimmt überhaupt nicht. Wir haben auch persönlich sehr gute Beziehungen.

In diesem Zusammenhang muss vielleicht auch darauf hingewiesen werden, dass die Protestwelle in der Westschweiz sich zwar in den Medien sehr akzentuiert dargestellt hat, in der ganzen Bevölkerung – das hat die schwache Teilnahme an diesem Protest- und Solidaritätstag deutlich gezeigt – doch nicht diese Massen mobilisieren konnte, wie das in den Medienberichten den Anschein erweckt hat. Es stünde auch schlecht um unsere Eidgenossenschaft, wenn allein wegen der Streichung eines Dutzends Luftverbindungen unser Staatsgefüge in Gefahr geraten würde. Kommen wir doch wieder zurück auf den Boden! Herr Mittaz hat es gesagt: Viel mehr können wir tun, wenn wir die direkten Beziehungen pflegen.

Ich meine auch, dass mit diesen Pendelflügen von Swissair ein Angebot an die Westschweiz gemacht wurde, das nicht nur Vorteile für die Passagiere jener Flüge bringt, die bisher ab Genf gestartet sind, sondern viel bessere Verbindungen schafft für all jene Flüge, die ab Zürich interkontinental starten.

Das Problem der Konzentration der Interkontinentalflüge ist nicht teilbar. Wir können es betriebswirtschaftlich ansehen und zu einem Schluss kommen, können aber diesen Schluss nachher nicht einfach umkehren und Konzessionen machen. Wir müssen auf einer Linie bleiben. Wenn wir der Swissair die unternehmerische Freiheit nicht gewäh-

ren wollen, müssten regionale Wünsche auch regional oder von den «Bestellern» abgegolten werden. Man kann einer Unternehmung, die sich privatwirtschaftlich bewähren und wettbewerbsfähig bleiben muss, nicht zumuten, Dienstleistungen zu erbringen, welche die Kosten nicht decken. Dann müssten diese Kosten abgedeckt werden, sei es vom Bund oder von den «Bestellern». Hier wären wir aber sehr schnell auf einer falschen Fährte.

Herr Attenhofer hat mir noch Fragen gestellt. Eine kann ich ihm sofort beantworten: Auf zusätzliche parlamentarische Vorstösse warten wir nicht. Aber es geht heute nicht um den Standort Genf oder um den Standort Zürich. Es geht um den Standort Schweiz. Denn wenn es den Standort Zürich, der weit über die Kantons Grenzen hinaus von Bedeutung ist, gut geht, dann geht es auch der gesamten Schweiz gut. Herr Gut hat richtigerweise auf die Nettozahlungen hingewiesen. Der Kanton Zürich wird sich selbstverständlich 1998 bei den Feiern im Rahmen seiner Möglichkeiten engagieren und dazu beitragen, das Verhältnis zur Romandie zu festigen.

Regierungsrat Dr. Eric H o n e g g e r: Ein Blick in die Bilanz der Swissair zeigt Ihnen, dass es sich dabei um eine kerngesunde Unternehmung handelt. Um eine Unternehmung, bei der der «Shareholder value» durchaus gegeben ist. Um eine Unternehmung auch, die Rückstellungen in der Grössenordnung vornehmen kann, die nötig ist, um Restrukturierungsmassnahmen, die durch den Markt erzwungen sind, auch in Zukunft finanzieren zu können. Entsprechend ist der «Shareholder value» nicht nur auf die Aktionäre ausgerichtet, sondern beinhaltet auch eine durchaus sozialpolitische und auch eine ökologische Funktion.

Ein Problem hat die Unternehmung; das ist der Flugbetrieb. Ich gehe davon aus, dass sie die Struktur des Unternehmens in etwa kennen und wissen, dass zu ihm neben dem Flugbetrieb auch andere Zweige gehören. Der Flugbetrieb fährt seit einigen Jahren erhebliche Defizite ein. Zurückzuführen ist das primär auf die Ertragslage. Die Erträge sind in den letzten fünf Jahren um rund 40 Prozent gesunken, was bedeutet, dass auf der Kostenseite immer wieder die entsprechenden Massnahmen getroffen werden mussten, um die Konkurrenzfähigkeit des Unternehmens sicherzustellen.

Es ist in der Diskussion heute morgen auf die wirtschaftlichen Probleme hingewiesen worden. Ich nenne die Stichworte Globalisierung, Deregulierung, Preiszerfall usw. Das stimmt alles, ist aber nicht nur spezifisch für die Swissair von Bedeutung. Alle andern Flugunternehmen in der Welt leiden unter den gleichen Deregulierungsbestrebungen und auch unter der Globalisierung. Also müssen es noch andere Faktoren sein, welche die Swissair besonders treffen. Hier komme ich nicht darum herum, auch auf das Kostenniveau in der Schweiz zu sprechen zu kommen. Die Swissair produziert vornehmlich in der Schweiz mit einem relativ hohen Kostenniveau, wie übrigens alle andern Unternehmen in diesem Lande auch, aber die Erträge kommen primär aus dem Ausland, in ausländischen Währungen, und daraus ergibt sich eine Schwierigkeit, die immer wieder mit Restrukturierungsmassnahmen aus der Welt geschaffen werden muss.

Wenn man etwas über die Landesgrenzen hinaus schaut, dann schreiben tatsächlich jene Airlines schwarze Zahlen, die ohne staatliche Unterstützung auskommen, und jene Airlines, die mit staatlicher Unterstützung betrieben werden, schaffen den «Turn-around» nicht. Das ist wahrscheinlich ein Beweis mehr dafür, dass nur eines zählt: die Bewährung im Markt. Wenn man sich im Markt bewähren muss, dann muss man sich nach den Erträgen richten, und wenn die Erträge zurückgehen, muss man mit den Kosten entsprechend nachziehen. Dass hierbei auch Personalprobleme entstehen können, weil Stellen gestrichen werden müssen, ist klar. Aber gerade die Swissair hat gezeigt – der Herr Volkswirtschaftsdirektor hat vorhin darauf hingewiesen –, dass mit langfristig angelegten Programmen, mit einer sauberen Information, Herr Schaller, die auf Jahre hinaus schon heute einen Stellenabbau signalisiert und plant, mit Massnahmen im Bereich der vorzeitigen Pensionierung, die einem Unternehmen wie der Swissair dreistellige Millionenbeträge kosten, solchen sozialpolitischen Anliegen durchaus entsprochen werden kann.

Dass die Swissair im europäischen Raum noch zusätzlich auf Schwierigkeiten stösst, weil zurzeit kein Luftverkehrsabkommen abgeschlossen werden kann, muss ich Ihnen kaum erklären. Ich bin übrigens – dies nur in Klammern gesagt – nicht einmal sicher, ob dieses Luftverkehrsabkommen, das jetzt zur Diskussion steht, der Swissair letztlich sehr viel bringen wird.

In der Zwischenzeit, seit der Regierungsrat die Interpellationsantwort beschlossen hat, wurden zwischen Swissair, Genfer Regierung und Bundesrat weitere Gespräche geführt. Sie kennen das Resultat: Man ist übereingekommen, das Monopol der Swissair in der Schweiz zu lockern oder ganz abzuschaffen. Interessanterweise sind alle Partner mit diesem Resultat einverstanden. Auch die Swissair ist bereit, diesen zusätzlichen Wettbewerb innerhalb der Schweiz aufzunehmen.

Ihre Variante, Frau Kugler, welche eine Alternative zu einer solchen Liberalisierung im inländischen Markt dargestellt hätte, bedingte die Formulierung eines Leistungsauftrags. Ich kann dieser Variante nichts Positives abgewinnen, weil sich ein Leistungsauftrag per definitionem neben dem Markt bewegt. Ein Leistungsauftrag muss nur jemandem erteilt werden, der sich damit den Marktkräften entziehen soll. Das kostet die Öffentlichkeit etwas, und dann sind wir genau im Fahrwasser jener Airlines, die staatliche Unterstützung erhalten. In den Gesprächen zwischen Bundesrat, Swissair und Genf ist man aber übereingekommen, die Liberalisierung weiter zu fassen und auch ausländischen Airlines die Möglichkeit zu geben, in einem Drittstaat zu starten, in Genf zwischenzulanden und in einem andern Drittstaat zu landen. Sie dürfen aber eines nicht vergessen: Eine wesentliche Bedingung der Swissair von Anbeginn war – und darin war man sich einig –, dass Genf Konzessionen nur dann gewährt werden dürfen, wenn die Swissair und andere schweizerische Luftverkehrsunternehmen in dem entsprechenden Staat Gegenrecht erhalten. Das ist nun in der Tat eine politische Frage, die vom Bund aus gelöst werden muss. Das ist in Verträgen festgehalten, die mit ausländischen Staaten abgeschlossen werden müssen und die sich dem Einflussbereich des Kantons und der Swissair entziehen, aber dass die Swissair darauf pocht, Gegenrecht zu erhalten, ist wohl durchaus legitim.

Herr Attenhofer, wenn Sie mir – ich nehme an persönlich – die Frage stellen: «Wird sich der Finanzdirektor im Swissair-Verwaltungsrat dafür einsetzen, dass seitens der Swissair dem Bedürfnis der Suisse romande nach einem Interkontinentalanschluss mittels anderer Fluggesellschaften kein Widerstand entgegengesetzt wird?», dann muss ich diese Frage mit einem Nein beantworten. Das kann nur dann der Fall sein, wenn die entsprechenden Staaten, die von einer Liberalisierung der «fünften Freiheit» profitieren, auch den schweizerischen Luftver-

kehrsgesellschaften, namentlich der Swissair, entsprechend Gegenrecht anbieten.

Ich glaube übrigens auch, Herr Vischer, dass die Liberalisierung im Bereich der «fünften Freiheit», die Ihnen auch in bezug auf das Personal etwas Kummer bereitet, mittelfristig eher dazu führen wird, dass zusätzliches Personal eingestellt wird. Das wird ja tendenziell zu mehr Verkehr führen, und mehr Verkehr heisst letztlich auch für die Swissair mehr Personal, so dass hier allfällige Abgänge mindestens kompensiert werden sollten.

Noch einige kurze, ergänzende Bemerkungen zum föderalistischen Aspekt. Der Herr Volkswirtschaftsdirektor hat bereits darauf hingewiesen. Sie haben kritisiert, dass dieser Aspekt in unserer Interpellationsantwort zu kurz gekommen sei. Sie haben es einfach. Sie können einmal betriebswirtschaftlich argumentieren, und dann argumentieren Sie staatspolitisch. Aber irgend jemand muss diese beiden Elemente zusammenführen und muss dann tranchieren und einen Entscheid treffen. Uns ging es, nachdem wir den Entscheid der Swissair unterstützt haben, nur darum, darzulegen, weshalb wir trotz aller föderalistischer Bedenken diesen Entscheid unterstützt haben. Das, so glaubten wir, müsse aus dieser Interpellationsantwort hervorgehen.

Ich hoffe, Sie haben auch zur Kenntnis genommen, dass das Bedienungsbild Genf nach der Konzentration der Interkontinentalflüge in Zürich nicht etwa schlechter wird, sondern es wird besser. Aber das, Herr Schaller, ist eben auch eine jener Informationen, die bereits in der ersten Stunde an der Pressekonferenz kurz nach dem Entscheid des Verwaltungsrates in Genf präsentiert worden ist. Aber die Medien haben sie nicht aufgenommen. Vielleicht hat die Swissair tatsächlich etwas falsch gemacht, aber auf dem Tisch lagen die Informationen, aber interessiert an diesen Informationen waren die Medien nicht. Man war nur an der staatspolitischen Komponente interessiert, die andere Komponente fand damals kein Interesse.

Als überzeugter Föderalist möchte ich Ihnen, Herr Attenhofer, sagen, dass sich der Kanton Zürich in der horizontalen Kooperation mit den übrigen 25 Kantonen in diesem Land sehr engagiert. Er gehört zu den Gründern der Konferenz der Kantonsregierungen und arbeitet in diesem Bereich mit den welschen Kantonen sehr eng zusammen. Es kommt mir etwas vor, wie wenn die Rollen vertauscht wären, wenn nun der Bund unter dem Vorwand, es sei der Föderalismus zu retten mit den Genfer

Kollegen und der Swissair Gespräche führt, und der gleiche Bund dann der «Gegner» der Kantone ist, wenn es darum geht, unsere Anliegen etwa in die Totalrevision der Bundesverfassung einfließen zu lassen oder wenn bei den berechtigten Anliegen der Kantone, bei der Mitwirkung in aussenpolitischen Angelegenheiten, unsere eigenen Kompetenzen betroffen sind. Dort ist immer eine Front des Bundes gegen die Kantone, und auf der andern Seite spielt sich der Bund dann wieder als Retter des Föderalismus auf.

Zum Schluss noch zu meiner Rolle im Verwaltungsrat der Swissair: Man kann, Herr Fehr, tatsächlich darüber diskutieren, ob irgendwann einmal der Zeitpunkt gekommen ist, dass sich der Kanton auch in diesem Bereich desengagiert. Im heutigen Zeitpunkt wäre ein solches Desengagement aber meines Erachtens nicht angebracht. Wir haben den Bund, der sich nach wie vor bei der Swissair beteiligt, wir haben den Kanton Baselstadt, der sich bei der Swissair beteiligt, wir haben dann die Stadt Zürich, die ein rechtes Paket Swissair-Aktien hält, und wenn sich in diesem Konzert nun der Kanton Zürich als Flughafenhalter aus dieser Gesellschaft abmelden würde, dann würde man damit sicher ein falsches Zeichen setzen. Aber man muss sich fragen, ob die Beteiligung der öffentlichen Hand überhaupt, gesamthaft gesehen, an einer Fluggesellschaft, die sich auf einem völlig liberalisierten Markt bewegt, noch Sinn macht. Diese Frage werden wir zweifellos in Zukunft prüfen müssen.

Heute sehe ich meine Aufgabe als Vertreter des Regierungsrates und damit des Kantons im Verwaltungsrat der Swissair in zwei Bereichen: Erstens geht es mir darum, auf beiden Seiten klarzumachen, dass der Erfolg des Wirtschaftsstandorts Zürichs sehr eng mit dem Erfolg des Flughafens Kloten verbunden ist. Und der Flughafen Kloten hat nur dann eine Bedeutung, wenn er weiterhin auch eine starke Home-Base der Swissair darstellt. Wenn die Swissair auf dem interkontinentalen Markt nicht mehr konkurrenzfähig ist, dann wird auch die Bedeutung unseres Flughafens sehr rasch zurückgehen. Die Leute fliegen nicht mit Swissair, weil sie einen schönen Namenszug hat, sondern weil sie gute Verbindungen anbieten kann, weil die Swissair im Flughafen Kloten eine hervorragende Infrastruktur bieten kann, auf dem die Umsteigeverhältnisse sehr einfach und für den Passagier sehr bequem sind. Dort müssen wir investieren, wenn wir weiterhin eine erfolgreiche Fluggesellschaft mit der Home-Base Flughafen Kloten haben wollen. Wenn

wir nur eines jener Elemente herausnehmen, dann sind wir sehr rasch in diesem Bereich nicht mehr konkurrenzfähig.

Der zweite Punkt, den ich in diesem Verwaltungsrat zu vertreten habe, ergibt sich aus der Tatsache, dass der Kanton Zürich immer noch Flughafenhalter ist. Es gibt also nicht nur eine Verbindung zwischen Wirtschaftsstandort und Flughafen. Wir haben noch einen öffentlichen Auftrag vom Bund, diesen Flughafen zu betreiben. Nachdem die Swissair der hauptsächlichste Benützer und «Kunde» dieses Flughafens ist, scheint es mir gegeben zu sein, dass im Bereich der Koordination gerade der Infrastrukturanlagen durch den Einsitz im Verwaltungsrat entsprechend kurzgeschlossen werden kann.

Ratspräsidentin Esther Holm: Die Interpellanten haben ihre Erklärungen abgegeben.

Die Geschäfte 9 und 10 sind erledigt.

**11. Postulat Astrid Kugler, Zürich, vom 4. Dezember 1995 betreffend Auslösung eines «INTERREG-II»-Projekts zum Thema Anschluss von Zürich an das HGV-Netz (schriftlich begründet)**

KR-Nr. 330/1995, Entgegennahme

Das Postulat lautet wie folgt:

Der Regierungsrat wird eingeladen, in enger Zusammenarbeit mit den Nord- und Ostschweizerischen Kantonen (Basel, Aargau, Schaffhausen, Thurgau und St.Gallen), mit der Stadt Zürich und mit den deutschen Bundesländern Bayern und Baden-Württemberg ein «INTERREG-II»-Projekt auszulösen, welches Hochgeschwindigkeitsverbindungen zwischen der Nord- und Ostschweiz und den Räumen Stuttgart/Nürnberg, München (evtl. Wien) zum Ziele hat.

Es sind sowohl kurzfristig realisierbare Beschleunigungsmassnahmen auf dem bestehenden Netz als auch Planungsmassnahmen für Aus- und Neubaustrecken auf der Achse Zürich-Flughafen-Winterthur-(evtl. Schaffhausen)-Singen mit den zwei Ästen Memmingen-München/Wien und Singen-Stuttgarter Flughafen-Stuttgart miteinzubeziehen.

Die Begründung lautet wie folgt:

Die Studie der Stadt Zürich vom Januar 1995 für Schnellbahnverbindungen von Zürich in den süddeutschen Raum hat ihre Wirkung nicht verfehlt. Die Reaktion aus der Ostschweiz auf die von der Stadt Zürich gemachte Studie hat gezeigt, dass dort die Kantone ebenfalls Interesse an verbesserten Verkehrsverbindungen haben. Das Thema wird in Fachkreisen zusammen mit den zuständigen Ämtern diskutiert.

Die Europäische Kommission unterstützt in den Jahren 1994–1999 mit einer Gesamtsumme von rund 38 Mio. DM in Baden-Württemberg grenzüberschreitende Vorhaben über das Förderungsprogramm «INTERREG-II». Ähnliches gilt für das deutsche Bundesland Bayern. Konkrete Projekte können von einem Beitrag in der Höhe von bis zu 40% profitieren. Auch die Schweiz als Nicht-EU-Land kann mitmachen, wenn sie ihren Teil daran leistet.

Im Gegenzug dazu haben die eidgenössischen Räte im Sommer 1995 einen Kredit von 24 Mio. Franken für die «Finanzierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit von Kantonen und Regionen im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative 'INTERREG-II' in den Jahren 1995-1999» bewilligt. (Botschaft Nr. 94 091 vom 26.10.1994 und «INTERREG-II»-Verordnung vom 5.9.1995). Der Bund übernimmt dabei bis zu 50% der Kosten, die an der schweizerischen Beteiligung erwachsen.

Der Bund hat klar gemacht, dass die Initiative für ein solches Projekt von den Kantonen lanciert werden muss. Förderwürdige Projekte betreffen vor allem den Verkehr.

Wie die Kantone der Nord- und Ostschweiz an das Hochgeschwindigkeitsnetz von Süddeutschland einbezogen werden können, ohne dass die Interessen Zürichs tangiert zu werden brauchen, müssen weitere, umfassende Studien zeigen. Ebenfalls ist es wichtig, die Möglichkeiten und Grenzen von Beschleunigungsmassnahmen auf dem bestehenden Schienennetz abzuschätzen, aber auch die Vor- und Nachteile der neuen Linienführung gemäss Studie Roman zu prüfen.

Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat zur Berichterstattung entgegenzunehmen.

Ein anderer Antrag wird nicht gestellt. Das Postulat ist damit überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

Hier werden die Beratungen abgebrochen.

## 12. Verschiedenes

### *Parlamentarische Vorstösse*

Motion Dr. Ueli Betschart (SVP, Nürensdorf), Peter Niederhauser (FDP, Wallisellen), René Berset (CVP, Bülach) und Mitunterzeichnende betreffend Senkung der Verbrennungskosten von Kehricht im Kanton Zürich.

Postulat Vilmar Krähénbühl (SVP, Zürich) und Thomas Isler (FDP, Rüslikon) betreffend Änderung der Denkmalschutzverfügung für die Schulhäuser Enge und Freudenberg.

Postulat Vilmar Krähénbühl (SVP, Zürich), Thomas Dähler (FDP, Zürich) und Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich) betreffend Vorfinanzierung des Uetlibergtunnels.

Dringliche Interpellation Franziska Troesch-Schnyder (FDP, Zollikon) betreffend angeblicher Irreführung des Kantonsrates durch den Regierungsrat beziehungsweise die Justizdirektion.

Anfrage Dr. Jean-Jacques Bertschi (FDP, Wettswil a. A.) betreffend Zusammenhang zwischen Wohneigentum und Fürsorgeleistungen.

Anfrage Hansruedi Schmid (SP, Richterswil) und Susanne Frutig (SP, Dielsdorf) betreffend Förderung und Sicherung der Qualität in den stationären Einrichtungen des Zürcher Gesundheitswesens.

Anfrage Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil), Julia Gerber Rügge (SP, Wädenswil) und Ernst Stocker (SVP, Wädenswil) betreffend Spitalplanung am linken Zürichseeufer.

Anfrage Karl Weiss (FDP, Schlieren) betreffend Durchsetzung des Vermummungsverbots.

Schluss der Sitzung: 12.30 Uhr

Ratspräsidentin Esther Holm wünscht den Ratsmitgliedern ein schönes Pfingstfest.

Nächste Sitzungen: Montag, 3. Juni 1996, 8.15 und 14.30 Uhr (Doppelsitzung)

Zürich, 20. Mai 1996

Der Protokollführer:  
Erhard Szabel

Vom Büro des Kantonsrates in seiner Sitzung vom 20. Juni 1996 genehmigt.