

4. Verpflichtungskredit für die Planung der Umsetzung des Konzepts "Aviatic Flugplatz Dübendorf"»

Antrag des Regierungsrates vom 6. April 2022 und geänderter Antrag der IPZ-Spezialkommission vom 28. Oktober 2022

Vorlage 5820a

Ratspräsident Esther Guyer: Nun kommen wir zur Begründung des Nicht-Eintretens-Antrags 5820a durch Florian Heer.

Minderheitsantrag von Florian Heer, Markus Bischoff, Karin Fehr:

I. Auf die Vorlage wird nicht eingetreten.

Florian Heer (Grüne, Winterthur): Der Innovationspark braucht den Flugplatz nicht. Das zeigten bereits die Ausführungen des Regierungsrates zu allen Zeitpunkten dieser langen Geschichte des IPZ. Im zusammenfassenden RRB-Nr. 568/2022 steht wörtlich: «Der Innovationspark kann jedoch auch ohne aviatische Nutzung verwirklicht werden.» Das zeigt auch die Kommissionsarbeit bereits in jedem Stadium der Kommissionsarbeit. Dieses als unschlagbares Alleinstellungsmerkmal, der Umstand des Flugplatzes ist für den Innovationspark nicht zentral. Wir Grünen wollen klarstellen, dass wir dem Innovationspark zustimmen – mit unserer kritischen Haltung was die Planung und Ausführung anbelangt. Aber wir sind klar gegen einen zweiten, halbgrossen Flugplatz im Kanton Zürich. Wir wollen unseren Nichteintretens-Antrag so verstanden wissen, dass wir die Geschäfte eben nicht vermischen wollen. Die Kausalität zwischen IPZ und Flugplatz ist nur geografisch und gewollt und gesucht, um den Flugbetrieb zu legitimieren.

Die Beratung in der Kommission zeigte bereits in jeder Form auf, dass der Flugplatz Dübendorf nicht rentabel wird. Die Ausgangslage ist zu komplex, die Vorgeschichte zu kompliziert, die Platzverhältnisse im Umland zu dicht, zu viele Menschen sind davon gestört, zu viele Enteignungen in Volketswil werden notwendig, die Rendite-Möglichkeiten sind zu eingeschränkt, die Antriebsstoffe, welche schon bald aus erneuerbaren Energien kommen müssen, werden rar sein, die Flugbewegungen zum Glück begrenzt. Ich könnte noch lange aufzählen, würde mir die Ratspräsidentin die Redezeit verlängern.

Wer das mittels genauerer Berechnung zuerst herausfinden muss – was sie vermutlich hier beschliessen werden –, blendet entweder viel aus oder versucht eben durch die Hintertüre mit dem Argument «Ja, wir haben doch schon so viel gemacht, jetzt dürfen wir nicht aufhören» einfach weiterzumachen und verunmöglicht somit ein Hinterfragen des eingeschlagenen Wegs. Wir Grünen stehen bekanntlich bereits dem Zweck des Flugplatzes kritisch gegenüber. Wir möchten vor einem *Fait-accompli* warnen; davor warnen, einen Weg einzuschlagen, dessen Fortsetzung im Jahre 2027 dann als alternativlos dargestellt wird. Der Flugplatz stört die Bevölkerung zu stark, der Lärm ist zu einschränkend und macht langfristig krank. Die Enteignungen werden sicherlich in Volketswil notwendig werden,

da sich die Betriebsart von militärisch zu zivil ändert, eine neue Gesetzgebung gilt und eine Konzession notwendig sein wird. Die Folgen für diese Anrainerdörfer sind kaum abzuschätzen. Die einzige Daseinsberechtigung hat aus unserer Sicht die Helikopter-Basis für die Rettungskräfte der Rega, der Kapo sowie des Militärs.

Wir wollen den Flugplatz weder als staatlich aufgepöppeltes, sprich subventioniertes Fossil noch als Investitions-Plattform für Investoren-Konstrukte aus oftmals antidemokratischen Staaten. Die im Aviatik-Konzept vorgespurte Variante mit einer Betreibergesellschaft und einer staatlichen Infrastruktur-Gesellschaft lässt eigentlich nur einen Schluss zu: Der Kanton Zürich und die Gemeinden werden am Ende auf der Infrastruktur hockenbleiben, die nebenbei noch revidiert werden muss, weil der Bund seit x Jahren kaum etwas investiert hat. Und weil sie dann im Jahre 2027 erwiesenermassen eben nicht rentabel ist, muss halt wieder der Kanton einspringen, denn es werden sich – so zumindest die Hoffnung – bereits Firmen angesiedelt haben, welche dann diesen Innovationspark plus die Piste brauchen. Zusätzlich muss eine private Betreibergesellschaft gefunden werden, welche versucht, den Betrieb zumindest rentabel zu führen. Sämtliche Beispiele von Militärflugplätzen, die in zivile Flugplätze umgewandelt wurden, suchen nun Jahre später immer noch eine Betreibergesellschaft. Sie können monieren, dass die Beispiele Sion oder andere noch kleiner und nicht das grosse Zürich sind. Ich wiederhole mich gerne: Die Begebenheiten in Dübendorf sind dermassen komplex; es wird nicht einfacher als in Sion. Im Gegenteil.

Es ist schon seltsam, was die Regierung hier als Staatsaufgabe definiert und weiter verfolgen möchte. Der verfassungsmässige Auftrag der Bevölkerung Treibhausgasneutralität bis 2050 zu erreichen, ist beim Flugverkehr nicht zu schaffen. Das sagen sämtliche Experten – mehr dazu später. Dies hätte antizipiert werden müssen, denn das zukünftige Engagement des Kantons stellt einen Widerspruch zu diesem Volkswillen dar.

Ein kleiner Nebensatz noch: Im Synthesebericht heisst es auf Seite 57, «Der Verzicht auf die aviatische Weiternutzung ist für den Bund die finanziell optimalste Option. Zudem würde dieser Schritt aus raumplanerischer Sicht den Wünschen des Kantons Zürich vollumfänglich entsprechen.» Das finden wir Grünen gewichtige Gründe. Weiter steht: «Dem entgegen steht lediglich der Verlust der Luftfahrt-Infrastruktur-Reserve. Und würde auf diese verzichtet werden, müsste» – so steht es auch im Synthesebericht – «die mittelfristig zu erwartende Verdrängung der Kleinaviatik und Business Aviatik auf dem Flughafen Zürich weiterhin einer Lösung harren.» Der Flugplatz Dübendorf soll ja gerade hier keine Entlastung bieten. Deshalb stört uns der Zusatz des Werkflugplatzes. Wir behalten uns vor, sämtliche politischen und rechtlichen Möglichkeiten offenzulassen. Lehnen Sie mit uns diesen Startschuss zu einem zweiten kantonalen Flugplatz ab und treten Sie nicht auf diesen Verpflichtungskredit ein. Besten Dank

Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission Innovationspark (IPZ): Besten Dank für diese eingehende Eintretensdebatte. Nur eine kurze Bemerkung einfach zur Klarstellung: Wir haben sehr ausgiebig in der Kommission

das Governance-Konzept besprochen. Wir hatten Einsicht in dieses Konzept, in diese Vereinbarung et cetera. Wir haben auch die Rolle von Peter Bodmer besprochen, und es war ganz klar, dass das natürlich in Zukunft nicht geht, dass man da in verschiedenen Gremien Einsitz hat. Es ist ja auch so, dass dieses Governance-Konzept für die Zukunft gilt, weil dieses System in der Vergangenheit noch gar nicht gegriffen hat. Es ist auch so, dass in 6.2 des Governance-Konzepts ganz klar steht, dass niemand im Stiftungsrat, im Verwaltungsrat der IPZ Property sein dürfe. Es steht auch in der Governance-Vereinbarung 14.4, dass der Vertreter oder die Vertreterin des Kantons, der oder die im Stiftungsrat sitzt, dass diese Person nicht auch im Verwaltungsrat der IPZ sein darf oder in der IPZ Property AG sein kann. Das ist also auch schriftlich festgehalten. Ich lege Wert darauf, dass man das klar auseinanderhält.

Dann wurde dem Projekt Grössenwahnsinn und Träumerei vorgeworfen. Das kann ich nicht beurteilen. Meinerseits hatte ich den Eindruck, in der Kommission hatten wir nicht den Eindruck, dass es so war. Aber vielleicht haben der Grössenwahn und die Traumhaftigkeit auch auf uns abgefärbt. Selber kann man das dann nicht so beurteilen. Ich hatte vielmehr den Eindruck, dass die Kommission alles sehr seriös und intensiv diskutiert hat. An dieser Stelle möchte ich mich bei der Verwaltung bedanken, die uns immer sehr umfangreich dokumentiert hat und auch unsere Wünsche berücksichtigt hat, und wir auch Einblick in diese Verträge hatten, also, dass man uns nicht einfach das Blaue vom Himmel versprochen hatte. Dann möchte ich natürlich auch der Kommission danken, dass man da relativ schnell und in geordneten Bahnen und sehr sachlich diskutiert hat. Mein abschliessender Dank geht natürlich ganz speziell an das Sekretariat, an Franziska Gasser und Andreas Schlagmüller, die uns sehr unterstützt haben, dass wir dieses doch grössere Projekt in sehr vernünftiger Zeit durchberaten konnten.

Urs Dietschi (Grüne, Lindau): Auch hier zum allgemeinen Verständnis: Rede ich vom Flugplatz, ist Dübendorf gemeint; rede ich vom Flughafen, ist Kloten gemeint.

Generell sind wir Grünen gegen die Weiterführung des Flächenflugzeugbetriebs auf dem Flugplatz. Hier die Gründe, weshalb wir Grünen nicht auf die Vorlage eintreten wollen: Starts und Landungen in Dübendorf erfolgen aus und ins Oberland. Hier ist der erste Problempunkt. Beim heutigen Ost-Anflug auf den Flughafen, der zukünftig als Hauptanflugrichtung vorgesehen ist, kann der Flugplatz Speck, knapp acht Kilometer von der Dübendorfer Pistenschwelle gelegen, nur sehr eingeschränkt betrieben werden. Dieses Anflugverfahren wird auch in Dübendorf die Nutzbarkeit einschränken, bei Landungen und Starts, auch wenn es mit 20'000 Bewegungen nur rund 80 Bewegungen täglich sein werden. Eine Nebenbemerkung zu den 20'000 Bewegungen: Die Bewegungsanzahl ist an den verursachten Lärm gebunden, heisst, leisere Flugzeuge gleich mehr Bewegungen. Weiter sind während Landungen in Dübendorf, in Kloten keine Landungen von Süden oder Starts gegen Süden und Westen möglich. Dies wegen eines allfälligen Durchstartens in Dübendorf – eine Beeinträchtigung des Flughafens, auch wenn es heute heisst, der Flughafen habe Vorrang.

Mit dem Übergang zur zivilen Aviatik untersteht die Fliegerei den ICAO-Regeln (*International Civil Aviation Organization*). Die Piste 11/29 muss verbreitert werden; sie ist gemäss ICAO-Regulatorien zu schmal. Betrachtet man die Aufsetzonen, so sind Pistensanierungen wahrscheinlich. Die nutzbare Pistenlänge wird dannzumal 1970 Meter betragen. Eine A310 benötigt normalerweise 2290 Meter zum Starten. Der Triebwerksstrahl, der «jet blast» gegen die Innovationsbauten ist ein offenes Problem. Mit der obigen Pistenlänge kann auf 440 Metern über Meer bei einer Temperatur von 15 Grad Celsius und bei trockener Piste die A310 mit maximal 137 Tonnen Abfluggewicht starten, was 90 Prozent des maximalen Abfluggewichts entspricht. Bei nasser Piste und/oder höheren Temperaturen reduziert sich das maximale Abfluggewicht zusätzlich.

Sollten nach dem Touchdown einer A310 alle Bremssysteme versagen, ein Durchstarten nicht möglich sein, so benötigt eine A310 gut 2500 bis 3000 Meter bis zum Stillstand. Ob eine RESA (*Runway End Safety Area*) von 240 Metern genügt, dass das Flugzeug nicht in die Innovationsbauten rast, ist zu bezweifeln. Insgesamt zeigt das auf, welcher Murks vollführt wird, um die zukünftigen A310-Flüge als möglich aufzuzeigen.

Quasi als Nebenprodukt der «Zivilisierung» des Flugplatzes wird die Enteignung von Grundstücken in Volketswil möglich. Ob das gewünscht ist, kann der mit Feuer und Flamme hinter der Fliegerei stehende Gemeindepräsident Pinto (*Jean-Philippe Pinto*) dann seinen betroffenen Grundeigentümern erklären. Die wirklichen Entwicklungen finden um die bei der Vorlage 5768 erwähnten Testflugplätze statt. Getestet werden Neu-Entwicklungen kaum in dicht besiedeltem Gebiet. Auch in dieser Beziehung wird Schönfärberei betrieben. Lieber schwadroniert man von einem Generationenprojekt statt von den Gefahren, die mit Neu-Entwicklungen einhergehen.

Gemäss Transformationsbericht ist das Ziel ein eigenwirtschaftlicher Betrieb des Flugplatzes ohne Subventionen oder Risikoübernahmen durch den Kanton. Die Innovations- und Werkflüge sowie auch die historischen Flüge werden nicht rentieren. So ist das Fernziel, dass der heutige Flugplatz zur vierten Piste des Flughafens wird, möglich. Kostendeckend wird das Ganze nie. Es ist nicht Aufgabe des Kantons, die private Fliegerei zu subventionieren. Wenn wir dem Geschwür «Luftfahrt» nicht Einhalt gebieten, kann es in der Region weiterwuchern – zum Schaden der Bevölkerung. (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Das Wichtigste zu Beginn: Wir sind in der 29. Minute, und es ist immer noch 0:0 (*parallel zur Ratsdebatte läuft an der Fussball-Weltmeisterschaft die Partie Schweiz-Brasilien*).

Herr Dietschi und Herr Heer, Sie haben jetzt wirklich wieder die Büchse der Pandora geöffnet. Wir haben das befürchten müssen, dass Sie da eine Luftfahrt-Geschwür-Debatte vom Zaun reissen. Wir haben als SVP schon bei der Eintretensdebatte klargemacht, dass es den Innovationspark nur mit Piste gibt, nur mit diesem Kredit, weil genau die Synergie und die Chance dieses Innovationsparks in der Kombination der beiden liegt. Die Luftfahrt ist ein Innovations-Treiber. Diese Chance gilt es zu nutzen. Gerade, wenn Sie nachhaltige Mobilität predigen, dann

müssen Sie auch Forschungsfelder bedienen können; Sie müssen auch entsprechende Teststrecken haben, um diese im wahrsten Sinne des Wortes zum Fliegen zu bringen.

Es ist übrigens seit Jahrzehnten der Fall – es ist der rührend, wie Herr Dietschi uns einen flugfahrttechnischen Fachvortrag lieferte. Ich habe auch etwa 35 Jahre Erfahrungen in dieser Branche. Ich gehe jetzt nicht auf alle Details ein, aber es ist vieles – unter uns gesagt, entschuldigen Sie den Ausdruck – einfach schlichter Unsinn. In Dübendorf wird seit Jahrzehnten operiert, auch in Koexistenz mit den Flughäfen Zürich und Speck. Das ist überhaupt kein Problem.

Es ist auch schon gesagt worden, dass das Konzept der Business-Aviation von der Flugplatz Dübendorf AG kläglich gescheitert sei – das haben wir heute auch schon gehört hier drin. Da erinnere ich einfach daran, dass es nicht gescheitert ist, weil die Flugplatz Dübendorf AG schlechte Arbeit geleistet hat, sondern schlicht und einfach, weil der Besteller dieses Konzeptes, nämlich der Bund mit dem UVEK (*Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation*) und der Vorsteherin Simonetta Sommaruga (*Bundesrätin*) eine Kehrtwende gemacht hat und dort schlussendlich das ausgebremst hat, das muss man so sagen. Es war ein Vertrauensbruch. Der Bund hat das bestellt, hat ganz klar die Business-Aviation lokalisieren wollen und dann, als alles vorgelegen ist, einen Rückzieher gemacht. Eventuell könnte sich das am 7. Dezember unter einem anderen Stern dann erweisen, wenn ein neuer Vorsteher des UVEK ernannt wird (*Anspielung auf die bevorstehenden Bundesratswahlen*).

Es ist sehr vieles gesagt worden, aber ein Kompliment muss ich machen, Herr Dietschi: Ich danke Ihnen, dass Sie korrekt unterscheiden zwischen Flughafen und Flugplatz. Vielleicht noch ein Irrtum, der ich heute von zwei FDP-Vertretern gehört haben. Herr Orlando Wyss hat schon mal präzisiert, aber weil die Frau Volkswirtschaftsdirektorin es jetzt wiederholt hat, muss ich es nochmals präzisieren: Es handelt sich nicht um einen ehemaligen Militärflugplatz. Der Militärflugplatz ist in Betrieb, und zwar mit einem Helikoptergeschwader und dem Lufttransport des Bundes mit Flächenflugzeugen, mit Flugbetrieb der Rega und der Kantonspolizei Zürich und auch noch anderen Beteiligten. Hören Sie auf mit «ehemalig». Der Bund hat sich committet bis mindestens 2033, die Piste weiterzubetreiben, militärisch. Es bestehen jetzt auch Investitionen; es gibt eine neue Pistenbeförderung. Wir haben 40 Millionen Franken Kredit gesprochen für den Neubau des Hangars. Also, die Armee wird bleiben. Es geht nur darum, ob mit einem zivilen Betreiber oder nicht. Wenn Sie diesen Aviatik-Kredit hier ablehnen, dann wird halt die Armee die Piste weiterbetreiben. Wenn Sie jetzt sagen, das ist nicht rentabel, ja, das kann sein, aber was Herr Dietschi gemacht hat, er redet, als ob man einen Flughafen installieren würde mit A310 und Bremsdistanzen und so weiter. Das ist einfach kompletter Unsinn. Ein kommerzieller Flughafen finanziert sich über Landegebühren, Passagiergebühren. Hier geht es um einen Werkflugplatz und einen Forschungsflugplatz. Dort ist der Gewinn nicht direkt mit den Flugbewegungen verknüpft, sondern mit dem gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Forschungsnutzen, den man daraus ziehen kann. Das ist diese Investition wert. Selbstverständlich unterstützt die SVP diesen Kredit. Ich danke Ihnen.

Alex Gantner (FDP, Maur): Ich bin sehr froh über das ganz klare Votum unserer Volkswirtschaftsdirektorin beim Eintreten zur Aviatik; vielen Dank, Carmen. Ich möchte hier auch nachdoppeln und dann noch zwei weitere Aspekte kurz erwähnen.

Wir haben es vom Spezialkommissionspräsidenten Markus Bischoff gehört, und es steht auch in der Weisung des Regierungsrates: Diese Planungskredit-Vorlage braucht es für eine Umsetzungskredit-Vorlage, die 2027 erwartet werden kann. So weit, so gut, so weit, so nachvollziehbar und sicher auch richtig. Nur, die Frage ist: Ist das wirklich alles? Was ist die Erwartungshaltung an diese Umsetzungsvorlage? Der Regierungsrat skizziert das Vorgehen und die Verwendung der 8,2 Millionen Franken; Ausgangslage bilden Erkenntnisse, die im Synthesebericht zusammengefasst sind und sich auch in der Weisung wiederfinden. Ich zitiere hier einen Satz: «Erste betriebswirtschaftliche Überlegungen haben gezeigt, dass der zivile Flugplatz für Forschungstest und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung in der geplanten Form nicht kostendeckend betrieben werden kann.» Meine persönliche Erwartung: Es darf nicht bei diesen ersten betriebswirtschaftlichen Überlegungen bleiben; es braucht zweite, es braucht viele weitere. Es braucht wirklich ganz hartnäckige Prüfung von alternativen Ansätzen, ein Outside-of-the-box-Denken. Es braucht wirklich Ergebnisoffenheit; das hat uns Frau Regierungsrätin Carmen Walker Späh in Aussicht gestellt und versprochen. Daran werden dann auch die Vorlagen und der ganze Prozess gemessen werden.

Es ist nicht zwingend, dass nur der Kanton und allenfalls ausgewählte Gemeinden – und hier eine kurze Klammer, es bahnt sich ja sogar eine Grossstadt Dübendorf an mit einem zukünftigen Stadtpräsident Jean-Philippe Pinto –, es kann nicht sein, dass nur der Staat mit einer möglicherweise komplexen Trägerorganisation einen offensichtlich defizitären Flugplatz in Dübendorf betreiben kann. Hier braucht es nochmals eine Auslegeordnung – ausgehend von Feld eins. Es könnten auch Private zu 100 Prozent für einen zukünftigen Flugplatz Verantwortung zeichnen oder der Bund kommt zurück ins Bild. Da gibt es ja auch Möglichkeiten, sicher auch eine neue sicherheitspolitische Grosswetterlage. Und wer weiss, da können sich vielleicht auch noch ein paar Dinge künftig verschieben. Es braucht nun sicher eine Vertiefung dieses Thema «Aviatik». Die Fraktion steht ja auch voll dahinter. Einen zweiten Punkt, bei dem ich etwa die Transparenz bis und mit eben dieser anvisierten Umsetzungsvorlage vermisste. Darüber hat überhaupt noch niemand gesprochen. Wenn tatsächlich der Kanton und die Standortgemeinden einen Flugplatz betreiben sollen beziehungsweise wollen, stellt sich aus meiner Sicht die Frage, ob nicht die Kantonsverfassung ergänzt werden muss. Im Kapitel 8 sind die öffentlichen Aufgaben in Artikel 100 bis 121 wiedergegeben. Da steht nichts von einem Flugplatz. Analog zum ZKB-Verfassungsartikel müsste wohl eher mit einer Kann-Formulierung ein neuer Artikel in der Verfassung Eingang finden. Vorschlag: «Kanton und Gemeinden können einen Flugplatz betreiben.» Allenfalls braucht es auch noch ein neues Flugplatz-Dübendorf-Gesetz, einfach um die rechtlichen Grundlagen für den eigentlichen Betrieb dann zu haben.

Es geht nicht darum, neue Hürden einzubauen. Es geht mir darum, dass in diesem komplexen Prozess, bei dem schon einiges formal schiefgelaufen ist, was eventuell im Nachhinein ein Segen war, zukünftig alle Formalien stimmen und geprüft werden. Eventuell braucht es eine zwingende Volksabstimmung zu einer Verfassungsänderung.

Schade ist, dass sich die drei Standortgemeinden nicht an diesem Kredit beteiligen, dass sie nicht mit ins Risiko gehen, haben sie doch schon einiges vorgeleistet, sich eingebracht – auch mit Urnen-Abstimmungen in den einzelnen Gemeinden. Vielleicht gibt es auch dazu eine Erklärung. Ich hätte das persönlich erwartet. Besten Dank.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Auf der Grundlage des Syntheseberichts hat eine Expertengruppe das Konzept «Aviatic – Flugplatz Dübendorf» für die Umnutzung des Militärflugplatzes in einen zivilen Flugplatz für Forschungstest und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung erarbeitet. Lieber Christian Lucek, das ist das wahrscheinlich richtige Wording, das wir gemeinsam tragen. Vertreterinnen und Vertreter des Bundes, der Standortgemeinden und viele weitere Betroffene und auch potenzielle Nutzende waren in diesen Erarbeitungsprozess einbezogen. Wie ich bereits beim Eintreten gesagt habe, war auch die Frage: Was machen wir, wenn der Bund sich zurückzieht? Wollen wir mitreden? Wollen wir mitgestalten? Oder überlassen wir das alles dem Bund? Das kann nicht im Sinne unseres Kantons sein.

Hinzu kommt, dass die Verbindung vom Flugplatz zum Innovationspark für die ganze Schweiz – und ich denke sogar für Europa – eine einmalige Chance ist, um im Bereich der Aviatic mit einem Forschungstest- und Werkflugplatz neue Wege und neue Technologien zu erkunden – auch für eine CO₂-neutralere Welt. Ich verstehe nicht, wenn man diesen Forschungs- und Werkflugplatz nicht unterstützt und gleichzeitig sagt, wir wollen in der Klimakrise vorwärtskommen. Dazu gehören auch neue Technologien auf dem Boden und in der Luft, wie wir die Möglichkeit haben.

Es sind in der nächsten Phase Kosten detailliert zu erheben. Das ist mir bewusst. Selbstverständlich gehören dazu auch die Erhebungen der rechtlichen Grundlagen, wie dies Kantonsrat Alex Gantner erwähnt hat. Es ist ein Trägermodell zu evaluieren; es sind die Rahmenbedingungen für Ausschreibungen und Beschaffungen der Flugplatzbetreibergesellschaft für den Betrieb des zivilen Flugplatzes zu erarbeiten. Es geht auch um eine angemessene finanzielle Beteiligung durch den Bund, den Kanton Zürich und die Standortgemeinden, hier entsprechende Modelle festzulegen. Und wie bereits erwähnt, lassen Sie uns diese Arbeiten ergebnisoffen anpacken. Sie werden erneut die Gelegenheit haben, aber auf viel besseren Grundlagen, als wir es heute haben, darüber zu entscheiden, ob der Kanton dann definitiv in die Verantwortung gehen will und unter welchen Bedingungen er dann tatsächlich in die Verantwortung geht. In diesem Sinne bitte ich Sie doch, auf die Vorlage einzutreten und dem Verpflichtungskredit auch zuzustimmen. Danke.

Abstimmung

Der Kommissionantrag wird dem Minderheitsantrag von Florian Heer gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 131 : 23 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Kommissionsantrag zuzustimmen. Damit ist Eintreten beschlossen.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern. Deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 129 Stimmen, römisch I der Vorlage 5820a zuzustimmen. Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

II und III.

Das Geschäft ist erledigt.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Nächsten Montag kommen wir zur Teilrevision «Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf des kantonalen Richtplans». Das Wassergesetz wird am 12. Dezember verabschiedet.