

Antrag der Kommission für Planung und Bau\*  
vom 15. Dezember 2005

KR-Nr. 45a/2003

**Beschluss des Kantonsrates  
über die Parlamentarische Initiative  
von Hartmuth Attenhofer, Zürich, und Heinz Jauch,  
Dübendorf, vom 3. Februar 2003  
betreffend Kooperative Planung Flughafen**

(vom .....)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Bericht der Kommission für Planung und Bau vom 15. Dezember 2005,

*beschliesst:*

I. Die Parlamentarische Initiative KR-Nr. 45/2003, Hartmuth Attenhofer, Zürich, und Heinz Jauch, Dübendorf, wird abgelehnt.

***Minderheitsantrag Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:***

*Das Flughafengesetz vom 12. Juli 1999 wird wie folgt geändert:*

§ 4. *Für Entwicklungsfragen des Flughafens besteht eine kooperative Planungskonferenz unter aussen stehender neutraler Leitung. Ihr gehören Vertretungen aus Bund, Kanton, Gemeinden, Wirtschaft, Parteien, Gewerkschaften, Umweltverbänden, Verkehrsverbänden, Swiss, Flughafen Zürich AG und anderen Gruppierungen an, die ein begründetes Interesse an der Flughafenentwicklung nachweisen.*

*Kooperative  
Planung*

*Die kooperative Planungskonferenz erarbeitet konsensuale Vorschläge, die dem Kantonsrat und dem Regierungsrat als Entscheidungsgrundlagen dienen.*

---

\* Die Kommission besteht aus folgenden Mitgliedern: Hans Frei, Regensdorf (Präsident); Adrian Bergmann, Meilen; Max Clerici, Horgen; Willy Furter, Zürich; Bruno Grossmann, Wallisellen; Urs Hany, Niederhasli; Thomas Hardegger, Rümlang; Hans-Heinrich Heusser, Seegräben; Ueli Keller, Zürich; Oliver B. Meier, Zürich; Roland Munz, Zürich; Monika Spring, Zürich; Eva Torp, Hedingen; Carmen Walker Späh, Zürich; Peter Weber, Wald; Sekretärin: Dr. Franziska Gasser.

## II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 15. Dezember 2005

Im Namen der Kommission  
für Planung und Bau

Der Präsident:      Die Sekretärin:  
Hans Frei            Dr. Franziska Gasser

---

### **Erläuternder Bericht**

#### **1. Einleitung**

Am 20. Oktober 2003 unterstützte der Kantonsrat die von Hartmuth Attenhofer, Zürich, und Heinz Jauch, Dübendorf, am 3. Februar 2003, eingereichte Parlamentarische Initiative mit 72 Stimmen vorläufig.

Er folgte damit der Begründung der Initianten: «Die bisherige konsultative Konferenz, der so genannte «runde Tisch Flughafen», dient lediglich dem Informations- und Meinungsaustausch und hat keine Befugnisse, um die positive Entwicklung des Flughafens zu beeinflussen. Angesichts der hoch komplexen Problematik und der immensen volkswirtschaftlichen und ökologischen Bedeutung des Flughafens ist eine kooperative Planung der Flughafenentwicklung vonnöten. Die unterschiedlichen Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen wie Wohnen, Arbeiten, Erholen, Reisen müssen mit den Interessen von Ökonomie und Ökologie in Einklang gebracht werden. Dies ist nur mit einer kooperativen Planung zu erreichen. Die Konferenz muss vollkommen neutral geführt werden; bei Bedarf soll sie sich auch einer Mediation unterziehen können.»

## **2. Erster Bericht der Kommission für Planung und Bau an den Regierungsrat vom 18. Mai 2004**

Die Kommission für Planung und Bau (KPB) hat die Vorberatung der Parlamentarischen Initiative H. Attenhofer «KR-Nr. 45/2003 betreffend Kooperative Planung Flughafen», welche vom Kantonsrat am 20. Oktober 2003 vorläufig unterstützt worden war, vorbehaltlich der Schlussabstimmung und allfälliger Rückkommensanträge am 4. Mai 2004 abgeschlossen.

Die Kommission für Planung und Bau hat das Geschäft an vier Sitzungen behandelt, die mitberichtende Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt hat ebenso viele Sitzungen auf das Geschäft verwendet; der Erstinitiant nahm das Recht auf Anhörung wahr (§ 68 a Geschäftsreglement des Kantonsrates).

### **Vorbehaltenes Beratungsergebnis**

In Übereinstimmung mit der mitberichtenden Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt die federführende Kommission für Planung und Bau einstimmig, dass der Parlamentarischen Initiative KR-Nr. 45/2003 betreffend Kooperative Planung Flughafen nicht zugestimmt werden soll.

Nach eingehender Beratung zur Gesamtthematik ist die KPB der Ansicht, dass es zurzeit nicht angebracht ist, neben Mediation und Runder Tisch weitere Gremien beratender Art zu schaffen. Die Kommissionen haben von der Volkswirtschaftsdirektorin vernommen, dass die Anliegen aus der PI Attenhofer Gegenstand im Mediationsverfahren sein werden. Im Falle eines Scheiterns des Verfahrens müssen die in der «Analyse Runder Tisch» genannten Schwierigkeiten nach Ansicht der Kommissionen auf jeden Fall trotzdem und dringend angegangen werden.

## **3. Erste Stellungnahme des Regierungsrates vom 10. November 2004**

Wir nehmen gestützt auf § 28 Abs. 1 des Kantonsratsgesetzes zum Ergebnis der Beratungen und zum erläuternden Bericht Ihrer Kommission zur Parlamentarischen Initiative KR-Nr. 45/2003 wie folgt Stellung:

Die Parlamentarische Initiative KR-Nr. 45/2003 zielt darauf ab, die gemäss § 4 des Flughafengesetzes (LS 748.1) der konsultativen Konferenz (vormals Runder Tisch) zugewiesenen Aufgaben deutlich auszu-

weiten. Das von Gesetzes wegen zum Informations- und Meinungsaustausch in Flughafenfragen festgelegte Konsultativorgan müsste nach Meinung der Initianten durch eine kooperative Planungskonferenz ersetzt werden, welche die künftige Entwicklung des Flughafens aktiv beeinflusst, indem sie konsensuale Vorschläge zuhanden des Kantonsrates und des Regierungsrates entwickelt.

Sowohl Ihre Kommission als auch die mitberichtende Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt haben der parlamentarischen Initiative ihre Unterstützung unter anderem mit dem Hinweis darauf versagt, dass es nicht angebracht sei, neben dem zu reformierenden Runden Tisch und der damals in Vorbereitung begriffenen Mediation ein weiteres Gremium beratender Art zu schaffen. Wir sind der Ansicht, dass das Scheitern der Mediation mangels Einigung bereits bezüglich der Zusammensetzung einer vorbereitenden Arbeitsgruppe mit aller Deutlichkeit gezeigt hat, wie schwierig nur schon der Aufbau eines mit unterschiedlichen Interessenvertretern besetzten Gremiums in Flughafenfragen ist, das zudem auf der Grundlage konsensueller Entscheide funktionieren soll. Es ist davon auszugehen, dass der kooperativen Planungskonferenz das gleiche Schicksal beschieden sein würde wie der Mediation.

Eine von der Volkswirtschaftsdirektion in Auftrag gegebene Analyse der konsultativen Konferenz («Runder Tisch Flughafen Zürich – Analyse seiner Stärken und Schwächen», synergo, Planung und Projektmanagement, Zürich, November 2003) hat gezeigt, dass die meisten Vertreter der am Runden Tisch einsitzenden Städte, Gemeinden und Organisationen dessen Bestehen zwar grundsätzlich begrüßen. Alle Befragten haben jedoch gestützt auf ihre meist mehrjährigen Erfahrungen verschiedene Kritikpunkte angebracht, so z. B. hinsichtlich der Zusammensetzung, der fehlenden Stimmengewichtung usw. Bekanntlich hat der Runde Tisch im Rahmen des SIL-Prozesses in Arbeitsausschüssen eigene Betriebsvarianten erarbeitet, unter anderem die Variante «BV2». Damit hat er in der Vergangenheit nicht nur konsultative Funktionen im Sinne von § 4 des Flughafengesetzes wahrgenommen, sondern ist vielmehr von sich aus planerisch aktiv geworden, wie dies auch bei einer kooperativen Planung im Sinne der Parlamentarischen Initiative der Fall wäre.

Die Erfahrungen mit den Planungstätigkeiten des Runden Tisches wurden in Interviews, die mit den Mitgliedern des politischen Ausschusses im Rahmen der erwähnten Studie durchgeführt wurden, eher negativ beurteilt. Es hat sich gezeigt, dass die Form der kooperativen Planung zu einer Verwischung der technischen und betrieblichen Aspekte mit den politischen Fragestellungen und damit zu einer Verwischung der Verantwortlichkeiten führt. Gerade im Bereich Flughafen und Luftverkehr sind die technischen Anforderungen an die Pla-

nung derart hoch, dass Letztere nur von den dafür fachlich zuständigen Trägern vorgenommen werden kann. Auftrag und Ergebnisse dieser technischen Planung sind immer auf der politischen Ebene zu diskutieren und letztlich auch zu entscheiden. Die Rollen der für einen sicheren Betrieb zuständigen Verantwortungsträger und der politischen Entscheidungsinstanzen müssen jedoch deutlich auseinander gehalten werden, was eine Rückführung des in § 4 des Flughafengesetzes vorgesehenen Gremiums auf die konsultative Rolle nahe legt.

Die Rückführung auf den ursprünglichen Zweck als Konsultativorgan entspricht auch Sinn und Zweck des Flughafengesetzes. Mit dessen Annahme haben die Stimmberechtigten ein klares Bekenntnis zur Privatisierung des Flughafens abgegeben mit dem Ziel, die internationale Konkurrenzfähigkeit des Flughafens Zürich zu verbessern und den Wirtschaftsstandort zu stärken. Gleichzeitig zielte die Verselbstständigung auf eine Entflechtung zwischen politischen Aufgaben und unternehmerischer Verantwortung ab. Durch die Privatisierung des Flughafens Zürich wurde der an eine Konzession des Bundes gebundene Betrieb des Flughafens aus der kantonalen Verwaltung ausgegliedert. Technisch-betriebliche Aspekte sind damit der direkten politischen Einflussnahme entzogen. Nur mit dieser Entflechtung zwischen Politik und unternehmerischer Verantwortung sind die für die Führung einer börsenkotierten Aktiengesellschaft notwendigen Entscheidungsspielräume vorhanden. Das Flughafengesetz enthält zum Schutz der Bevölkerung eine Vielzahl von Bestimmungen, die eine gezielte politische Einflussnahme auf lärmrelevante Entscheidungen sicherstellen. Ein wirksamer Bevölkerungsschutz ist besser gewährleistet, wenn die politischen Zielvorgaben zum Voraus festgelegt und die Zielerreichung überprüft, die Lösungsvorschläge selber aber den fachkompetenten Stellen überlassen werden. Es würde deshalb wesentlichen Zielen des Flughafengesetzes widersprechen, wenn die politische Einflussnahme über die Schaffung einer kooperativen Planungskonferenz wieder auf die fachliche Lösungsfindung ausgedehnt würde.

Weiter gilt es zu beachten, dass die Verantwortlichkeiten und Verfahren bezüglich der Arbeiten am Objektblatt Flughafen Zürich des SIL (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt) sowie am kantonalen Richtplan, Verkehrsplan, Teil Luftverkehr, bereits gesetzlich geregelt sind. Der SIL-Prozess liegt in der Verantwortung des Bundes und ist somit einer direkten Einflussnahme durch die vorgeschlagene kooperative Planungskonferenz ohnehin nicht zugänglich. Das Richtplanverfahren ist inhaltlich im Raumplanungsgesetz (RPG; SR 700) des Bundes und formell im kantonalen Planungs- und Baugesetz (PBG; LS 700.1) geregelt. Der Richtplan wird im Kanton Zürich durch den Kantonsrat festgesetzt (§ 32 Abs. 1 PBG). Die Schaffung eines neuen Gremiums im Sinne der kooperativen Planungskonferenz würde Zustän-

digkeitskonflikte schaffen und die Kompetenzen von Kantonsrat und Kommissionen in Frage stellen.

Fragen wirft die kooperative Planungskonferenz auch bezüglich der demokratischen Legitimation der Teilnehmer auf. Soll sie wie vorgeschlagen Entscheidungsgrundlagen für den Regierungsrat und den Kantonsrat erarbeiten, so muss das Gremium entsprechend demokratisch legitimiert sein. Die Legitimation muss dabei nicht nur bezüglich der Wahl der Teilnehmenden, sondern ebenso bezüglich der Berücksichtigung der verschiedenen Interessen der betroffenen Regionen und Gemeinden gewährleistet sein. Die vorgeschlagene kooperative Planungskonferenz erfüllt diese Voraussetzungen nicht, setzt sie sich doch zu einem überwiegenden Teil aus nicht gewählten Interessenvertretern zusammen. Gerade die fehlende Einigkeit über die «gerechte Interessenvertretung» war ein wichtiger Grund für das Scheitern der Mediation.

Zusammenfassend sind wir mit Ihrer Kommission der Auffassung, dass es nicht angezeigt ist, eine mit der vorliegenden Initiative angelegte kooperative Planungskonferenz zu schaffen. Wir beantragen dem Kantonsrat deshalb, die Parlamentarische Initiative KR-Nr. 45/2003 nicht definitiv zu unterstützen.

#### **4. Zweiter Bericht der Kommission für Planung und Bau an den Regierungsrat vom 16. Februar 2005**

Die Kommission für Planung und Bau hatte die Vorberatung der parlamentarischen Initiative H. Attenhofer «KR-Nr. 45/2003 betreffend Kooperative Planung Flughafen», welche vom Kantonsrat am 20. Oktober 2003 vorläufig unterstützt worden war, vorbehaltlich der Schlussabstimmung und allfälliger Rückkommensanträge am 4. Mai 2004 abgeschlossen.

Am 10. November 2004 nahm die Regierung Stellung und hiess es gut, dass die Kommission die PI nicht zur Annahme empfehlen mochte. In der Stellungnahme wurde unter anderem auch skizziert, wie sich die Regierung die Ausgestaltung des Gremiums gemäss § 4 des Flughafengesetzes in etwa vorstellt. Diese Skizze wurde bereits einen Tag darauf, am 11. November 2004, in einer stark beachteten Medienkonferenz konkretisiert.

In der Folge erhielt die allgemeine Diskussion um § 4 des Flughafengesetzes – den Gegenstand der PI Attenhofer – neuen Antrieb. Die mitberichtende KEVU äusserte sich am 11. Januar 2005 einstimmig im Sinne des Berichtes der Regierung. Hingegen wurde in der federführenden KPB zunächst ein erster Gegenvorschlag (I) eingebracht, in

Reaktion darauf ein zweiter (II). Nach kurzer Diskussion zeigte es sich, dass II von einer Mehrheit, I von einer Minderheit der Kommission unterstützt wird.

#### I. § 4 Flughafengesetz

##### Mitsprache von Gemeinden und Öffentlichkeit

1. Für die Beratung von Fragen und Entscheidungen von grosser Tragweite für die Gemeinden und die Öffentlichkeit des Kantons besteht eine Konsultative Konferenz unter der Leitung einer vom Regierungsrat und der Gesellschaft unabhängigen Person.
2. Regierungsrat und Kantonsrat hören die Konsultative Konferenz vor allen Entscheidungen an, die sie auf Grund des IV. Titels dieses Gesetzes betreffen.
3. Regierungsrat, Kantonsrat und die Mehrheit der Mitglieder der Konsultativen Konferenz können ihre Einberufung auch zu anderen Fragen und Entscheidungen verlangen.
4. Der Regierungsrat wählt auf Anfang des Kalenderjahres für eine vierjährige Amtsdauer die höchstens 30 Mitglieder der Konsultativen Konferenz aus den folgenden Kreisen:
  - a) Regional ausgewogene, nach Intensität der Auswirkungen des Flughafenbetriebs abgestufte Vertretungen der Gemeinden,
  - b) Vertretungen der am Flughafen tätigen Firmen,
  - c) Vertretungen der am Luftverkehr interessierten Organisationen der Wirtschaft, der Sozialpartner und der Umweltorganisationen,
  - d) Regional ausgewogene Vertretungen der von den schädlichen Auswirkungen des Flugverkehrs betroffenen Anwohnerschaft.
5. Die Vertretung des Staates in der Gesellschaft nimmt mit beratender Stimme an der Konsultativen Konferenz teil.
6. Die Konsultative Konferenz wählt ihre Leitung und konstituiert sich auch im Übrigen selbst.
7. Die Konsultative Konferenz legt dem Regierungsrat und dem Kantonsrat nach Ende jedes Kalenderjahres einen Rechenschaftsbericht zur Kenntnisnahme vor.

#### II. § 4 Flughafengesetz

##### Informations- und Meinungsaustausch

Für die Diskussion von Flughafenfragen besteht eine Konsultative Konferenz unter der Leitung des zuständigen Regierungsrates. Teilnehmer der Konferenz sind demokratisch legitimierte Vertreter der Gemeinden.

## **5. Zweite Stellungnahme des Regierungsrates vom 10. November 2004**

Zu den beiden Gegenvorschlägen I und II, die anlässlich der Beratung der Parlamentarischen Initiative KR-Nr. 45/2003 in Ihre Kommission eingebracht wurden, nehmen wir gestützt auf § 28 Abs. 1 des Kantonsratsgesetzes wie folgt Stellung:

Zu Gegenvorschlag I:

Wir haben in unserer Stellungnahme vom 10. November 2004 ausführlich dargelegt, aus welchen Gründen wir die Parlamentarische Initiative KR-Nr. 45/2003 ablehnen. Auf eine Wiederholung der Argumente kann daher an dieser Stelle verzichtet werden. Mit Blick auf dessen Aufgaben soll das in § 4 des Flughafengesetzes vorgesehene Gremium gemäss Gegenvorschlag I nicht mehr als «kooperative Planungskonferenz» mit «Entwicklungsfragen des Flughafens» und der Erarbeitung von «konsensualen Vorschlägen» betraut werden (so § 4 neu der Parlamentarischen Initiative KR-Nr. 45/2003), sondern als «Konsultative Konferenz» mit der «Beratung» von Regierungs- und Kantonsrat in Flughafenfragen (so Ziff. 1 des Gegenvorschlags I). Damit trägt der Gegenvorschlag I einem wesentlichen Vorbehalt Rechnung, den der Regierungsrat in seiner Stellungnahme vom 10. November 2004 angebracht hat, nämlich dem Umstand, dass Planungstätigkeiten nicht in das Pflichtenheft der Konsultativen Konferenz gehören, weil dies zu einer ebenso unstatthafter wie unerwünschten Vermischung von Politik und unternehmerischer Verantwortung führen würde.

Die mit dem Gegenvorschlag I vorgeschlagene Zusammensetzung des Teilnehmerkreises der Konsultativen Konferenz lehnen wir jedoch ab. Zum besseren Verständnis dieses Gremiums ist es wichtig, sich in Erinnerung zu rufen, weshalb es letztlich geschaffen wurde. Das Amt für Luftverkehr, die spätere Flughafendirektion Zürich, war seit Inbetriebnahme des Flughafens Zürich, d. h. seit 1948, Teil der kantonalen Verwaltung. Über den Bau und vor allem über den Betrieb des Flughafens hatte somit die Politik, hatten Regierungsrat und Kantonsrat sowie bei Volksabstimmungen die Stimmberechtigten zu bestimmen. Die am 28. November 1999 von diesen deutlich angenommene Vorlage über die Verselbstständigung des Flughafens Zürich (Flughafengesetz) wollte und musste diesem Umstand Rechnung tragen: Einerseits wurde die neue Flughafenbetreiberin nicht als rein privatrechtliche, sondern als gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft im Sinne von Art. 762 des Obligationenrechts (SR 220) ausgestaltet, andererseits sollten verschiedene Bestimmungen im Flughafengesetz (LS 748.1) sicher-

stellen, dass die politische Einflussnahme in den wichtigsten Belangen der Flughafenpolitik gewährleistet ist. § 1 des Flughafengesetzes verpflichtet den Kanton, den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebes zu berücksichtigen; § 3 auferlegt dem Staat die Aufsicht über die Einhaltung der An- und Abflugrouten sowie der Nachtflugordnung, und § 10 räumt der Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Gesellschaft in genau bezeichneten Geschäften (Gesuche an den Bund über Änderungen der Lage und Länge der Pisten und Gesuche über Änderungen des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung) eine Sperrminorität ein.

Diese Bestimmungen nehmen in erster Linie den Regierungsrat in die Pflicht, bei Gesuchen an den Bund um Änderungen von Lage und Länge der Pisten zusätzlich den Kantonsrat bzw. die Stimmberechtigten (§ 19 Abs. 2 Flughafengesetz). Für die Meinungsbildung im Bereich Flughafenpolitik ist der Regierungsrat auf den direkten Kontakt mit der Bevölkerung und den von ihr hierzu demokratisch gewählten Vertreterinnen und Vertretern angewiesen. Die Konsultative Konferenz ist die Plattform dafür. Dieses Gremium muss deshalb einerseits zwingend unter der Leitung des für das Flughafendossier verantwortlichen Regierungsmitglieds stehen, andererseits ist es ebenso zwingend, dass einzig demokratisch gewählte Exekutivmitglieder der Gemeinden in der Konsultativen Konferenz Einsitz haben. Die Schaffung eines neuen Gremiums würde Zuständigkeitskonflikte schaffen und die Kompetenzen von Parlament und Kommissionen in Frage stellen.

Im Gegensatz dazu will der Gegenvorschlag I die Konsultative Konferenz unter die Leitung einer vom Regierungsrat unabhängigen Person stellen, der Regierung bzw. der Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG bloss eine Art Beobachterstatus mit beratender Stimme einräumen und vor allem eine Vielzahl nicht gewählter Interessenvertreter (Flughafenunternehmungen, Wirtschaftsorganisationen, Sozialpartner, Umweltorganisationen und Anwohnerschaft) in diesem Gremium Einsitz nehmen lassen. Eine derart organisierte und zusammengesetzte Konsultative Konferenz lehnt der Regierungsrat aus den genannten Gründen entschieden ab. Für den Dialog mit den im Gegenvorschlag I aufgeführten Ansprechgruppen hat die Volkswirtschaftsdirektion andere institutionalisierte Kommunikationsgefässe geschaffen, so z. B. das «Forum» für Gespräche mit den Interessenverbänden und Bürgerorganisationen, das so genannte «Frühstück» mit den Nachbarkantonen, die bilateralen Gespräche mit den süddeutschen Landräten u. a. m.

### Zu Gegenvorschlag II:

Dieser Vorschlag unterscheidet sich sowohl formell als auch inhaltlich nur unwesentlich vom heute geltenden § 4 des Flughafengesetzes. Die Konsultative Konferenz soll neu jedoch unter der Leitung «des zuständigen Regierungsrates» stehen, während sie gemäss heute geltender Bestimmung unter der Leitung «der Regierungsvertretung im Verwaltungsrat» steht. Neu soll zudem festgelegt werden, dass an der Konferenz die demokratisch legitimierten Vertreter der Gemeinden Einsitz haben.

Anfang April 2005 hat der Regierungsrat beschlossen, neben der für Flughafenfragen zuständigen Vorsteherin der Volkswirtschaftsdirektion an Stelle von zwei weiteren seiner Mitglieder Dr. Lukas Briner und Dr. Martin Wetter in den Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG zu delegieren. Der bestehende Gesetzeswortlaut («unter der Leitung der Regierungsvertretung im Verwaltungsrat») würde zwar die Möglichkeit offen lassen, die Leitung dieses Gremiums in die Hände eines nicht Regierungsmitgliedes zu legen. Aus den oben angeführten Gründen ist dies, jedenfalls auf absehbare Zeit hinaus, jedoch nicht angezeigt; die Konsultative Konferenz soll auch in Zukunft von der Vorsteherin bzw. vom Vorsteher der Volkswirtschaftsdirektion geleitet werden, wie dies in Ziff. 2 Abs. 1 des Reglements für die Konsultative Konferenz Flughafen Zürich vom 7. Februar 2005 festgelegt ist.

Die im Gegenvorschlag II vorgeschlagene neue Bestimmung, wonach Teilnehmer der Konferenz demokratisch legitimierte Vertreter der Gemeinden sind, entspricht der Haltung des Regierungsrates sowie der im Reglement der Konsultativen Konferenz festgelegten Praxis (Ziff. 2 Abs. 2). Eine formelle Revision von § 4 des Flughafengesetzes erübrigt sich deshalb.

Zusammenfassend sind wir mit der Mehrheit Ihrer Kommission der Auffassung, dass der Gegenvorschlag I auf jeden Fall abzulehnen ist. Für eine Neufassung von § 4 des Flughafengesetzes im Sinne des Gegenvorschlags II besteht hingegen kein Handlungsbedarf, da er den heutigen Zustand widerspiegelt.

## **6. Antrag der Kommission**

In Kenntnisnahme der regierungsrätlichen Ausführungen verzichtet die Kommission für Planung und Bau auf die beiden eingebrachten Gegenvorschläge und beantragt dem Kantonsrat in ihrer Mehrheit, die Parlamentarische Initiative von Harthmut Attenhofer und Heinz Jauch abzulehnen.

Die Minderheit empfiehlt, die Parlamentarische Initiative umzusetzen, da deren Forderungen (vgl. 1. Einleitung, Begründung der PI) gerade auch angesichts der neu vorgenommenen Ausgestaltung der Konsultativen Konferenz nicht an Aktualität verloren hätten.