

Wer mitträgt, soll auch mitentscheiden Ja zur Volksinitiative „Pistenverlängerung vors Volk“

Das Wichtigste in Kürze

Am 5. Mai 1946 stimmten die Zürcher (das Frauenstimmrecht galt damals noch nicht) mit grossem Mehr dem Bau des Interkontinentalflughafens Zürich zu. Seither ist der Flughafen Zürich in einer langen Reihe von Volksabstimmungen immer wieder an die Entwicklungen im Luftverkehr angepasst worden. Dabei ist es nicht so, dass der Souverän Regierung und Parlament immer willfährig gefolgt wäre. Nein, es gab durchaus auch ablehnende Entscheide (1957: 2. Bauetappe; 1987: Ausbau Frachthof).

Flughafenwicklung:
Volk wurde immer befragt.

Das Volk hatte bei wichtigen Fragen also stets das letzte Wort. Nun soll diese bewährte direktdemokratische Mitwirkung der Stimmberechtigten bei wichtigen flughafenpolitischen Entscheidungen plötzlich ein Ende haben?

Es scheint so. Denn der Kantonsrat hat im Frühjahr beschlossen, eine mögliche Verlängerung der Piste 28 in Richtung Westen und der Piste 32 in Richtung Norden im kantonalen Richtplan nicht einzutragen.



Kantonsrat blockt.

Ein Nein des Kantonsrates ist abschliessend und verhindert eine Mitsprache der Bevölkerung. Das Volk kann zu dieser sehr weitreichenden Entscheidung also keine Stellung beziehen. Bleibt es dabei, so hat dies irreversible Folgen. Denn selbst wenn der kantonale Richtplan dereinst doch noch geändert würde, wäre die weitere Entwicklung des Flughafens buchstäblich „verbaut“.

Damit sich das Volk zu wesentlichen Fragen der Flughafenentwicklung auch künftig äussern kann, ist eine kantonale Volksinitiative lanciert worden, deren Absicht und Stossrichtung das Komitee „Weltoffenes Zürich“ befürwortet und unterstützt.

Neubeurteilung des
Kantonsratsentscheides erzwingen.

Die Volksinitiative setzt beim kantonalen Flughafengesetz an, einem Spezialgesetz, das im Zusammenhang mit der Verselbständigung des Flughafens Zürich geschaffen wurde und die demokratische Mitsprache in wichtigen Flughafenfragen sichern soll. Dieses Spezialgesetz soll gemäss Initiativtext so angepasst werden, dass die direktdemokratische Mitsprache des Volkes nicht nur dann zum Zuge kommt, wenn der Kantonsrat der Verlängerung oder Verlagerung von Pisten zustimmt, sondern auch dann, wenn er ein solches Vorhaben ablehnt.

Ja zur kantonalen Volksinitiative
„Pistenverlängerung vors Volk!“

Mit der von der kantonalen Volksinitiative angestrebten Anpassung des Flughafengesetzes ist sichergestellt, dass sich das Volk zu wichtigen Flughafenfragen, namentlich zu Verlängerungen oder Verlagerungen von Pisten, direktdemokratisch äussern kann.



Kantonale Richtplanung hebt Mitsprache aus

Am 24. März 2014 entschied der Zürcher Kantonsrat, eine **mögliche** Verlängerung der Piste 28/10 in Richtung Westen und der Piste 32/14 in Richtung Norden im kantonalen Richtplan **nicht** einzutragen.



Bild: Flughafen Zürich AG

Öffentliche Meinungsbildung verhindert.

Der Eintrag von Pistenverlängerungen im kantonalen Richtplan ist **kein Entscheid für ein Bauvorhaben**. Er sichert bloss den dafür benötigten Platz. Anders der Verzicht auf den Eintrag. Er ist ein **Nein zu jeder Pistenverlängerung** für die kommenden 25 Jahre und wohl auch darüber hinaus, ohne dass das Volk etwas dazu zu sagen hätte.

Mit seinem Entscheid schlägt das Parlament den Stimmberechtigten also die Tür vor der Nase zu. Das ist zwar nicht gerade nett, aber dessen gutes Recht. Raumplanung liegt in der Kompetenz des Kantonsrates.

Glaubwürdigkeit des Parlaments infrage gestellt.

Allerdings stellt sich die Frage der Glaubwürdigkeit des Parlaments. Dass es sein Recht ausgerechnet jetzt, wo flughafenpolitisch wichtige Fragen anstehen, derart resolut ausübt, steht in einem krassen Widerspruch zu seiner über Jahrzehnte hinweg gepflegten und immer wieder bestätigten Haltung, das Volk bei wesentlichen Weichenstellungen zum Flughafen direkt mitwirken zu lassen.

Mit dem Verzicht auf den Richtplaneintrag verhindert das Parlament, dass sich das Volk zur Frage von allfälligen Pistenverlängerungen überhaupt äussern kann.

Falsches Signal zum falschen Zeitpunkt mit fataler Wirkung

Der Entscheid des Kantonsrates ist ein ängstliches Signal des Stillstandes. Er hat für den Flughafen Zürich und die von Zürich aus operierenden Airlines grosse Auswirkungen.

Einschneidende wirtschaftliche Konsequenzen.

Kurz- bis mittelfristig braucht der Flughafen die Option von Pistenverlängerungen, um die Stabilität des Flugbetriebs auch unter dem Regime des Staatsvertrags mit Deutschland zu garantieren.



Kantonsrat: Signal des Stillstandes

Langfristig weitreichender ist die Gefahr, dass unter den aus dem Richtplanentscheid resultierenden betrieblichen Erschwernissen die internationale Erreichbarkeit Zürichs und der Schweiz leidet. Dadurch würde die Schweizer Volkswirtschaft als Ganze in Mitleidenschaft gezogen.

Wer die Folgen trägt, soll mitentscheiden.

Zu flughafenpolitischen Entscheiden mit derart einschneidenden Konsequenzen muss sich das Zürcher Volk abschliessend äussern können!

Das Hohelied auf die direkte Demokratie

Der Kantonsrat betonte in der Vergangenheit stets, wie wichtig ihm die Mitwirkung der Bevölkerung bei flughafenpolitischen Weichenstellungen sei. Exemplarisch für diese Haltung sind die Debatten über die Verselbstständigung des Flughafens (1999), über die Anpassung des Flughafengesetzes (2001) und über die Behördeninitiative „Keine Neu- und Ausbauten von Pisten“ (2011).

Flughafengesetz schafft Vetorecht im Verwaltungsrat.

Einer der Streitpunkte im Zusammenhang mit der Verselbstständigung des Flughafens war die Angst des Kantonsrates vor einem Kontrollverlust über die Flughafenpolitik. Martin Vollenwyder (FDP) regte deshalb am 12. Juli 1999 ein Vetorecht an, das bei lärmrelevanten Anpassungen des Betriebsreglements oder der Lage und Länge von Pisten greifen sollte. Das Vetorecht sollte die Vertretung des Kantons im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG ausüben. Als Motiv für seinen Antrag führte Vollenwyder ins Feld: „Die Opponenten des neuen Gesetzes haben sich wiederholt grundsätzlich positiv zum Flughafen geäussert. Gleichzeitig haben sie sich aber vehement darüber beklagt, dass die Mitsprache der Bevölkerung beziehungsweise deren Vertreter nicht in genügendem Mass sichergestellt ist.“ Es gelte deshalb zu signalisieren, dass die Bevölkerung bei einem künftigen Ausbau des Flughafens ihre Mitsprache nicht verlieren werde.

Ratslinke will mehr: Direkte Mitsprache des Volks.

Ruedi Keller (SP) ging einen Schritt weiter. Er verlangte direkte Mitwirkungsrechte des Volkes: „Ich bin überzeugt, in diesem Punkt für die Mehrheit der Flughafenanwohner sprechen zu können. Wir lassen uns die direkte Mitsprache beim Flughafen-ausbau nicht nehmen (...). Was wesentlich ist: Auch wenn diese Anträge (d.h. Anträge Vollenwyder) durchkommen, so entmachten sie die Bevölkerung durch Abwürgen der direkten Demokratie.“

Und der damalige Kantonsrat Daniel Vischer, Grüne, meinte: „...es ist nicht so, dass wir dagegen (d.h. die Verselbstständigung) wären, wenn wir heute eine hieb- und stichfeste Verbesserung hätten, die bezüglich Pisten die Volksmitsprache gewährleistet“.

... und die Linke erhält mehr:
Das Referendumsrecht. Nur zwei Jahre später setzte der Kantonsrat, der heute von Volkes Stimme nichts mehr wissen will, einen drauf und ergänzte den §19 des Flughafengesetzes wie folgt:
„Weisungen betreffend die Zustimmung zu Gesuchen an den Bund über die Änderung der Lage und Länge der Pisten genehmigt der Kantonsrat in der Form des referendumsfähigen Beschlusses.“ **Das Gesetz verlangt also bei lärmrelevanten Vorhaben die Lage oder Länge von Pisten betreffend ausdrücklich, dass dem Volk die Möglichkeit eingeräumt werden müsse, sich im Rahmen einer Volksabstimmung zu äussern.** Der Vorstoss, der dieser Anpassung des Flughafengesetzes zugrundelag, kam aus dem Rat selbst (Parlamentarische Initiative Lukas Briner, FDP).

Auch in jüngster Vergangenheit machten sich Mitglieder des Kantonsrats für eine Ausdehnung der Volksrechte in allen wichtigen Flughafenfragen stark. So besonders im Zusammenhang mit der Behördeninitiative „Keine Neu- und Ausbauten von Pisten“ und dem Gegenvorschlag, der noch weiter ging. Stellvertretend für manches ähnlich gelagerte Votum sei an dieser Stelle Ruedi Lais (SP Wallisellen) zitiert (219. Sitzung, Montag, 2. Mai 2011): „Wir stehen vor einer Gesamtrevision des kantonalen Richtplans, es sind Gespräche mit Deutschland seit langer Zeit im Gange, (...). Es sind notwendige Entscheidungen, die hier drin getroffen werden müssen, wenn bald der Grenzwert des Zürcher Fluglärmindex überschritten wird. In all diesen Fällen sind unangenehme Entscheidungen zu treffen, und da ist es klug, das Volk vermehrt einzubeziehen.“ Aufhorchen lässt, dass Ruedi Lais offenkundig erwägt, die Raumplanungskompetenz des Kantonsrats aufzuweichen, um dem Volk – soweit es den Flughafen angeht – eine Mitwirkung zu ermöglichen. In dieselbe Richtung zielt ein Votum von Robert Brunner (Grüne, Steinmaur). Namens der Fraktion führte er aus, die Behördeninitiative werde unterstützt, um sich über die Volksabstimmung die Legitimation zu holen, sich im Richtplanverfahren gegen Pistenverlängerungen aussprechen zu können.

In den letzten Jahrzehnten forderte der Kantonsrat in Flughafenfragen immer und immer wieder die direkte Mitsprache des Volkes. Die Vorstösse kamen aus allen politischen Lagern.

Plötzlicher Gedächtnisverlust

Pistenbauverbot:
Volk entschied sich dagegen. Das Kalkül, die Behördeninitiative „Keine Neu- und Ausbauten von Pisten“ als Legitimation zu nutzen, die Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens im Richtplanverfahren zu bodigen, ging nicht auf. Denn das Volk orientierte sich im Rahmen der Volksabstimmung nicht an der Mehrheit des Kantonsrates. Es schickte die Pistenbauverbots-Initiative im November 2011 mit knapp 60% und den Gegenvorschlag mit rund 70% Nein nach ab. Die für die Richtplandebatte erhoffte Legitimation, dem Flughafen ein Pistenbauverbot aufzuerlegen, löste sich in Luft auf.

Kantonsrat missachtet Volkswillen
und hebt Flughafengesetz aus. Doch das kümmerte den Kantonsrat nicht. Sowohl das Volks-Nein zum generellen Pistenbauverbot wie auch die beharrlich vorgetragene Forderung, das Volk sei in wichtigen Flughafenfragen immer zu befragen, wurden im Rahmen der Richtplandebatte einfach negiert. Es sollte wieder die „reine Lehre“ gelten.

Statt den Volkswillen und die eigene Politik der letzten Jahrzehnte ernst zu nehmen erfasste das Parlament im Rahmen der Richtplandebatte ein kollektiver Gedächtnisverlust. Der Kantonsrat reklamierte für sich die Macht, über zentrale Flughafenfragen abschliessend zu bestimmen, ohne das Volk befragen zu müssen.

Folgerung

Es ist staatspolitisch äusserst bedenklich, wenn der Souverän, der in wichtigen Flughafenfragen über die vergangenen bald sieben Jahrzehnte hinweg stets befragt worden war, auf kantonsrätliches Geheiss plötzlich schweigen soll.

Forderung

Das Volk soll sich zu wesentlichen Fragen der Flughafenentwicklung auch künftig äussern können.

Die Volksinitiative „Pistenverlängerung vors Volk“ stellt dies sicher. Sie setzt beim kantonalen Flughafengesetz an. Es soll so angepasst werden, dass die direkt-demokratische Mitsprache des Volks nicht nur dann zum Zuge kommt, wenn der Kantonsrat der Verlängerung oder Verlagerung von Pisten zustimmt, sondern auch dann, wenn er ein solches Vorhaben ablehnt.

Umsetzung

Das Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz) wird, gestützt auf die Volksinitiative „Pistenverlängerung vors Volk“ wie folgt geändert:

§19 Weisungsrecht des Staates

1 [unverändert]

2 Soll die Staatsvertretung einem Gesuch über die Änderung der Lage und Länge der Pisten zustimmen, so beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat vorgängig die Genehmigung der entsprechenden Weisung.

3 Der Beschluss des Kantonsrates untersteht dem fakultativen Referendum unabhängig davon, ob der Kantonsrat die Weisung des Regierungsrates genehmigt oder ablehnt.

4 Lehnen die Stimmberechtigten den ablehnenden Beschluss des Kantonsrats ab, so gilt die Weisung des Regierungsrates an die Staatsvertretung im Verwaltungsrat als genehmigt.

Initiativbögen können bezogen werden bei:

Komitee „Weltoffenes Zürich“

Stichwort „Initiative“

Weinbergstrasse 131

Postfach

8042 Zürich

oder über: kontakt@weltoffenes-zuerich.ch

Verfasser:

Dr. Thomas O. Koller, Zürich, Oktober 2014.
Abdruck, auch auszugsweise, unter Quellenangabe gestattet.

Quellen:

Protokoll des Zürcher Kantonsrates, 8. Sitzung, Montag, 12. Juli 1999, Seiten 541ff.
Protokoll des Zürcher Kantonsrates, 219. Sitzung, Montag, 2. Mai 2011, Seiten 14'512ff.
Parlamentarische Initiative Dr. Lukas Briner, KR 117/2001, 26.3.2001.
Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Teil IIIC Objektblatt Flughafen Zürich, 26.6.2013.

Bildnachweis:

Flughafen, Airside Center (Thomas O. Koller)
Flughafen, Vogelschau (Flughafen Zürich AG)
„Stopsignal“ (Thomas O. Koller)

Das Komitee «Weltoffenes Zürich»

Vorstand:

Martin Naville (Präsident), Heinz Eberhard, Dr. Günter Heuberger, Andreas W. Keller, Dr. Thomas O. Koller.

Ehrenpräsident:

Benno A. Maechler.

Mitglieder:

Martin Albers, Emanuel Berger, Hans-Peter Bolliger, Dr. Christoph Brunner, Dr. Gabriele Gabrielli, Mario F. Galli, Hans Hess, Andreas Koopmann, Andrea Kracht, Dr. Karin Lenzlinger, Klaus Lichtenstein, Dr. Christoph Lindenmeyer, Armin Meier, Dr. Johannes Milde, Dr. Dieter Neupert, Yves Robert-Charrue, Rudolf O. Schmid, Bruno Sidler, Franz von Reding.

Geschäftsstelle:

Weinbergstrasse 131, Postfach, 8042 Zürich
Tel.: +41 43 299 66 20, Fax: +41 43 299 66 22
kontakt@weltoffenes-zuerich.ch

www.weltoffenes-zuerich.ch

www.facebook.com/WeltoffenesZuerich

Bankverbindung/Gönerbeiträge:

IBAN: CH44 0483 5048 1883 0100 0

MWST-Nr.:

CHE-159.146.486 MWST