

# Die EVP ist neu im Kantonsrat das Zünglein an der Waage

Ob das Parlament Ja oder Nein zu einem Geschäft sagt, hängt oft von den acht Stimmen der EVP ab

VON HEINZ ZÜRCHER

Die neue Sitzordnung im Zürcher Kantonsparlament sagt alles über die aktuelle Rolle der EVP aus: Gleich beim Eingang besetzt sie die erste Reihe. Vier Mitglieder sitzen auf der linken Ratsseite, die anderen vier auf der rechten. Dazwischen ist der Durchgang. An der EVP, könnte man meinen, führt in dieser Legislatur kein Weg vorbei.

Natürlich trifft das nicht immer zu. Doch ist das Machtverhältnis im Rat seit den Neuwahlen ausgeglichener geworden. Davon profitiert die Evangelische Volkspartei. SVP, FDP, CVP und EDU bringen keine Mehrheit mehr zusammen. Und SP, AL und Grüne können sich nur durchsetzen, wenn GLP und EVP mitspielen. Die EVP hat dadurch schon mehrmals das Zünglein an der Waage gespielt.

Dazu drei Beispiele: Nur dank der acht Stimmen der EVP kann im Kanton Zürich der Klimanotstand ausgerufen werden. Die zwei Postulate wurden Mitte Mai mit 90 zu 84 respektive 89 zu 84 Stimmen an den Regierungsrat überwiesen. Dann der Energieplanungsbericht 2017: Er ging vor zwei Wochen nicht zuletzt wegen der Unzufriedenheit der EVP zur Überarbeitung an den neuen Baudirektor Martin Neukom (Grüne) zurück (87 zu 81 Stimmen). Und auch die Änderung des Energiegesetzes ist nur mithilfe der EVP zustande gekommen (81 zu 76). Die Einzelinitiative will, dass Hausbesitzer künftig ihre Liegenschaften schon ab drei Wohnungen (statt fünf) mit Zählern für eine individuelle Heizkostenabrechnung nachrüsten.

## Enkeltauglich muss es sein

Die Legislatur ist noch jung, weitere Beispiele werden folgen. Der kleinen Partei, die sich jeweils erst nach den Rednern der grossen Fraktionen äussern darf und oft ungehört blieb, dürfte die neue Rolle gefallen. «Es kommt selbstverständlich bei jedem Gesetz auf die Stimme der EVP an», sagt Fraktionspräsident Markus Schaaf selbstbewusst, zwinkert und schiebt nach: «Natürlich freut es uns, dass unsere Haltung wieder stärker wahrgenommen wird.»

Was heisst das konkret? Generell eher bürgerlich stimmen werde die EVP bei Strassenbau- und Umfahrungsprojekten sowie bei Sicherheitsthemen, sagt Schaaf. Ebenso auf Schützenhilfe



Sie sind durch den Gang getrennt: In der achtköpfigen EVP-Fraktion sitzen vier Mitglieder auf der linken Seite des Rats und vier auf der rechten. Fraktionspräsident Markus Schaaf ist der vierte von links.

MARC DAHINDEN

der EVP kann die SVP hoffen, wenn sie das Ausländerstimmrecht verhindern will. Dasselbe gilt für den geplanten Stellenausbau zur Umsetzung des Kinder- und Jugendheimgesetzes.

Tendenziell links stimmt die EVP, wenn sozialpolitische Vorstösse und Umweltthemen behandelt werden: siehe Klimanotstand und Energieplanungsbericht. Doch Schaaf präzisiert: «Nur weil etwas grün aussieht und gehypt wird, heisst das noch lange nicht, dass wir es unterstützen.» Der Vorschlag müsse schon nachhaltig und durchdacht sein. Als Massstab diene der Partei der Begriff «enkeltauglich». Will heissen: Bei allen Entscheiden stets das Wohl der kommenden Generationen vor Augen zu halten.

## «Gute Leute»

Wird die EVP angesichts dieser neuen Ausgangslage stärker von Links und Rechts umgarnt, gar unter Druck gesetzt? Fraktionschef Schaaf verneint.

«Druckversuche sind sowieso kontraproduktiv.»

Esther Guyer, Fraktionspräsidentin der Grünen, sieht die EVP vor allem in umweltpolitischen Fragen als hilfreiche Stütze. «Die EVP ist wichtiger geworden. Und man spürt schon, dass sie das Zünglein an der Waage bewirtschaftet.» Sie glaubt aber nicht, dass die Partei dadurch ihren Kurs verlieren wird. «Sie haben ihre Linie, und man kann gut mit ihnen reden.» Michael Zeugin, Fraktionspräsident der Grünliberalen, bestätigt: «Sie haben gute Leute und sind gut aufgestellt.» Er hoffe, dass die EVP dazu beitrage, die früheren Blöcke im Kantonsrat aufzuweichen.

Zu sehr hätten sich die beiden Blöcke gegenseitig behindert, sagt FDP-Fraktionspräsidentin Beatrix Frey-Eigenmann. In der letzten Legislatur sei deshalb nicht viel gegangen. Das könnte nun ändern. «Man muss taktischer denken in dieser Legislatur.» Und wenn es die EVP klug anstelle, könne sie ihre

Position stärken. «Links und Rechts sind auf die Stimmen der EVP angewiesen.» Der Partei rät Frey-Eigenmann, nicht blindlings der einen oder anderen Seite zu folgen. «Man mag verlässliche Partner.»

## «Es wird spannend»

SVP-Fraktionspräsident Martin Hübscher sagt: «Wir hoffen natürlich schon, dass wir die EVP ab und zu auf unsere Seite ziehen können.» Namentlich bei den Themen Sicherheit, Strassenbau und Ausländerstimmrecht. Hübscher sieht bei gewissen Themen aber auch die AL und die GLP als Zünglein an der Waage, Letztere wenn es um die Finanzen des Kantons Zürich geht. «Es wird spannend», sagt Hübscher.

EVP-Fraktionschef Schaaf sieht das ebenso: «Die nächste Budgetdebatte wird zeigen, wie sich die neuen Mehrheiten auswirken – dann, wenn all die Forderungen ein konkretes Preisschild erhalten.»

# Höhere Lärmgebühren sollen am Flughafen für mehr Ruhe sorgen

Fluggesellschaften, die am Flughafen Zürich starten und landen, müssen ab Mitte September höhere Lärmgebühren abliefern.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) hat das neue Lärmgebührenmodell des Flughafens abgesegnet. Ziel ist es, dass Flüge zeitlich anders oder mit leiseren Maschinen geplant werden, um die Bevölkerung besser vor Lärm zu schützen. Vor allem in den Randstunden am Morgen und am Abend wird es für die Fluggesellschaften – und somit indirekt für die Passagiere – teurer.

Über die höheren Gebühren sollen die Fluggesellschaften dazu angehalten werden, späte Verbindungen anders zu planen oder gar auf diese zu verzichten. Ziel ist es zudem, dass die Fluggesellschaften leisere Maschinen einset-

zen – denn je lauter der Flieger desto höher die Gebühr.

## 3000 Franken Nachtzuschlag

Der Flughafen Zürich liefert in einer Mitteilung vom Freitag ein Preisbeispiel: Der Start einer verspäteten Boeing B777-300ER zwischen 23 Uhr und 23.30 Uhr kostete bisher einen zusätzlichen Lärmzuschlag von 800 Franken. Ab Mitte September kostet eine solche Maschine, welche die Anwohner vom Schlafen abhält, 3000 Franken. Dazu kommen noch die ordentlichen Lärmgebühren. Für die Zeit zwischen 21 und 23 Uhr und zwischen 6 und 7 Uhr gibt es für die Swiss jedoch eine Ausnahmeregelung: Ist ein Flug für das Drehkreuz Zürich besonders relevant, muss die Swiss den Zuschlag nicht bezahlen, respektive erhält diesen im Jahr darauf vom Flughafen zurückerstattet.

Das Bazl ist mit dieser Sonderregelung einverstanden und begründet die-

se mit ansonsten drohenden Wettbewerbsnachteilen für die Swiss. Keine Entlastung für die Swiss gibt es jedoch in der Nacht zwischen 23 Uhr und 6 Uhr: Startet oder landet eine Maschine in diesen Stunden, muss sie wie alle andern Fluggesellschaften auch den vollen Zuschlag zahlen.

## Die Swiss ist unzufrieden

Trotz Sonderregelung: Die Swiss ist mit dem neuen Lärmgebührenmodell nicht zufrieden, denn im Grossen und Ganzen wird es für sie teurer. Sie bedauert deshalb den Entscheid des Bazl, dieses Modell zu genehmigen, wie sie mitteilte. An den Verspätungen würden diese Lärmzuschläge nichts ändern. Stattdessen werde nur die Wettbewerbsfähigkeit der Swiss gefährdet und die Wirtschaftlichkeit der Langstreckenflüge am Abend werde geschmälert. Die Fluggesellschaft zeigt sich grundsätzlich besorgt darüber,

welche Massnahmen die Politik zunehmend beschliesst. Diese stünden im Widerspruch zu den Zielen des Bundesrates in der Luftfahrt.

Nach zwei Jahren wird der Flughafen analysieren, ob das neue Gebührenmodell wirkt oder ob Anpassungen nötig sind. Das neue Lärmgebührenmodell hat eine lange Geschichte. Bereits 2013 segnete das Bazl eine erste Version ab, die jedoch angefochten wurde. Der Flughafen Zürich legte schliesslich ein Modell vor, das diese deutliche Erhöhung in den Randstunden enthält und auch die volkswirtschaftliche Bedeutung des Drehkreuz-Betriebes berücksichtigt.

Alle Einnahmen aus den Lärmgebühren fliessen in den Airport Zurich Noise Fund (AZNF). Damit werden Kosten gedeckt, die im Zusammenhang mit Fluglärm entstehen, zum Beispiel Schallschuttfenster für Anwohner. (SDA)

FLUGHAFEN

## Beschwerde gegen Abrollwege abgewiesen

Das Bundesgericht hat eine Beschwerde gegen die Plangenehmigung für den Neubau von zwei Schnellabrollwegen für die Piste 34 auf dem Flughafen Zürich abgewiesen. Entgegen der Ansicht der Fluglärm-Vereinigungen besteht eine rechtsgenügende Grundlage für die Abrollwege. Die Vereine «Flugschneise Süd – Nein» und «IG pro Zürich 12» sowie die Stiftung gegen den Fluglärm hatten ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom Oktober 2017 ans Bundesgericht weitergezogen. Dieses stützt nun den Entscheid der Vorinstanz. Es hält in einem am Freitag publizierten Urteil fest, dass die im sogenannten Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) eingetragenen umstrittenen Schnellabrollwege eine ausreichende und korrekte Grundlage für den Bau der Abrollwege bilden. Mit den Schnellabrollwegen können die Flugzeuge die Pisten schneller verlassen. Damit wird der Abstand zwischen den Flugzeugen vergrössert und das Kollisionsrisiko sinkt. Die Gegner der Abrollwege fürchten jedoch, dass damit die Kapazitäten ausgebaut werden. (SDA)

S-BAHN

## Der Transport ist garantiert, nicht der Sitzplatz

Wer in den Stosszeiten die Zürcher S-Bahn benutzt, muss sich im Gedränge oft mit einem Stehplatz begnügen. Mehrere Kantonsräte, darunter der Dietiker Josef Wiederkehr (CVP), wollten deshalb vom Regierungsrat wissen, ob sich die teuren Zugtickets noch rechtfertigen liessen oder ob nicht eine einfache, aber günstige «Holzklasse» geschaffen werden soll.

Der Regierungsrat verweist in seiner Antwort auf das Personenbeförderungsgesetz: Der Reisende schliesse beim Kauf eines Billetts einen Personentransportvertrag ab. Er erwerbe sich so das Recht, zwischen bestimmten Stationen transportiert zu werden. «Weitere Rechtsansprüche, namentlich ein Anspruch auf einen Sitzplatz, werden mit dem Kauf eines Billetts nicht begründet, weder in der 1. noch in der 2. Klasse.»

Der Regierungsrat sieht derzeit auch keinen Grund, eine klassenlose S-Bahn einzuführen. Allerdings kann diese Haltung bald kippen: Im Hinblick auf die S-Bahn der zweiten Generation soll zumindest geprüft werden, ob sich im regionalen Verkehr reine 2.-Klass-Wagen wirtschaftlich effizienter betreiben liessen. «Die Auseinandersetzung mit der Ausgestaltung des Sitzplatzangebotes auf der Zürcher S-Bahn wird somit im Rahmen der künftigen Strategien des Zürcher Verkehrsverbundes erfolgen.» (OG)

## Nachricht

### Schwerer Unfall mit der Forchbahn

**ZÜRICH** Ein Fussgänger ist bei einer Kollision mit der Forchbahn im Stadtzürcher Kreis 7 lebensgefährlich verletzt worden. Der 58-jährige Passant wurde am Freitag kurz vor 9 Uhr von der stadtauswärts fahrenden Forchbahn erfasst und geriet unter das Fahrzeug. Er musste in kritischem Zustand ins Spital gebracht werden, wie die Stadtpolizei mitteilte. Der Unfallhergang ist noch unklar und wird untersucht. Beim öffentlichen Verkehr kam es während rund zwei Stunden zu grösseren Störungen. (SDA)