

30.12.16/cb

Fakten und Argumente 13/99:

Volksabstimmung vom 28. November 1999:

Nein zur Verscherbelung des Flughafens Zürich

Die Privatisierung des Flughafens Zürich Kloten, über welche das Stimmvolk am 28. November 1999 abzustimmen hat, folgt einem sattsam bekannten Muster: Gewinne privat, Verluste dem Staat! Nachdem das Zürcher Volk über Jahrzehnte Abermillionen Franken für Bauten und Werterhaltung bewilligt hat - zuletzt vor fünf Jahren 840 Millionen für die 5. Aufbautetappe - soll diese Goldgrube nun an der Börse verhökert werden. Der schönfärberische Titel „Flughafengesetz“ täuscht über die Tatsache hinweg, dass es um weit mehr als um die Organisation des Flughafens geht.

In den drei letzten Jahren hat der Flughafen dem Kanton Zürich einen durchschnittlichen Jahresgewinn von gut 35 Millionen Franken gebracht. Zudem ist er ein entscheidender Standortfaktor und einer der grössten Arbeitgeber des Kantons Zürich. Seine Bedeutung für die gesamte schweizerische Volkswirtschaft ist unbestritten. Es ist fahrlässig, diesen Trumpf gegen eine ungenügende finanzielle Abgeltung zu verspielen.

Bislang hatte das Volk durch seine Mitsprache in Finanzfragen Einfluss auf die Entwicklung des Flughafens. Und damit auch ein gewisses Druckmittel, um ökologische und lärmschützerische Forderungen durchzusetzen. Mit der Privatisierung des Flughafens entfallen diese Möglichkeiten. Regieren wird der Shareholder Value. Das bedeutet, dass neue Flugrouten über die Stadt Zürich, das Oberland, den Pfannenstiel und weitere dicht besiedelte Wohngebiete möglich werden. Auch der Druck auf die Arbeitsbedingungen des Personals wird sich verstärken.

Tatsächlich ist es berechtigt, dem Flughafen Zürich eine zeitgemässere Organisationsform zu geben. Die SP hat sich im Kantonsrat stark gemacht für ein neues Rechtskleid, welches die nötige Flexibilität gewährleistet hätte, ohne das Kind gleich mit dem Bade auszuschütten. Zu diesem Flughafengesetz müssen wir aber entschieden Nein sagen!

Hartmuth Attenhofer
Kantonsrat, Zürich

linkeste Spalte der 2. Seite:

„Die Vorlage zur Privatisierung des Flughafens sieht vor, die heutige Flughafendirektion, welche ein Amt der kantonalen Verwaltung ist, aufzulösen und mit der bereits existierenden Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG (dieser gehören die Hochbauten am Flughafen) zu fusionieren. Daraus soll dann die neue Flughafen AG entstehen.

Unter dem Begriff «Flughafengesetz» verbirgt sich also eine Vorlage zur Privatisierung des Flughafens Zürich. In 24 Paragraphen regelt das Gesetz den Übergang in eine privatrechtlich organisierte, gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft, an welcher der

Kanton mit mindestens 33,34% bis höchstens 49% beteiligt ist. Der Zürcher Regierungsrat hat das Recht, mindestens drei Verwaltungsratsmitglieder zu nominieren. Diese vertreten quasi die Anliegen des Zürcher Volkes. Gemäss Aktienrecht sind VerwaltungsrätInnen allerdings dem Unternehmenserfolg verpflichtet, was sich mit der Wahrung der Interessen der Bevölkerung oder des Kantons Zürich beissen kann.

Bei einer Privatisierung verlieren Volk und Kanton die Möglichkeit, auf den Flughafen ausbau und -betrieb Einfluss zu nehmen. Die private Flughafen AG hätte bezüglich des Flugbetriebs und der Pistenführung und -belegung freie Hand. Frei werden damit die Abflugrouten über die Stadt Zürich, übers Glatttal, das Zürcher Oberland und die Region Pfannenstil, denn die prognostizierte Zunahme des Luftverkehrs wird zwingend zu neuen Abflugrouten führen. Von einem privatisierten Flughafen ist noch weniger als von einem öffentlichrechtlichen Flughafen zu erwarten, dass er sich für die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn einsetzt, wie dies aus ökologischen Gründen sinnvoll ist. Dies oder etwa die Einbettung des Flughafens Zürich in ein Gesamtverkehrskonzept wäre bei der Beibehaltung des demokratischen und politischen Einflusses, zum Beispiel durch eine Teilprivatisierung, möglich gewesen.

Einzig die vom Bund verordneten Bestimmungen wären von der privaten Flughafen AG einzuhalten. Allerdings fehlen zum heutigen Zeitpunkt die übergeordneten Verordnungen, Gesetze und Entscheide, so dass wir die Katze im Sack kaufen müssen: weder sind die definitiven Lärmgrenzwerte für Landesflughäfen festgelegt, noch existiert ein gesichertes Nachtflugverbot. Nicht einmal die viereinhalb Stunden Nachtruhe für die Anwohnerinnen und Anwohner sind gesichert. Dieses Gesetz hat zu viele Schwachpunkte, deshalb lehne ich es ab“.

Regula Götsch
Kantons- und Gemeinderätin, Kloten

Ein finanzielles Fiasko

Das Volksvermögen «Flughafen» setzt sich wie folgt zusammen: 8 Millionen Quadratmeter bestens erschlossenes Land und 1,2 Milliarden Franken vom Volk bewilligte und bezahlte Investitionen in Tief- und Infrastrukturbauten. Diese Investitionen sind per Kantonsratsbeschluss über die Jahrzehnte mit zusätzlichen Steuergeldern von etwa 400 Millionen Franken werterhalten worden. Setzt man für den Quadratmeter Land auch nur 50 Franken ein, kommt man auf zusätzliche 400 Millionen und somit auf ein Volksvermögen von total 2 Milliarden Franken. Nach der Privatisierung, so haben zwei renommierte Agenturen im Auftrag des Kantons errechnet, soll das alles nur noch etwa 1,3 Milliarden wert sein.

Aber auch die 1,3 Milliarden sind nicht etwa der Preis, den der Kanton für den Flughafen erhalten soll. Nein, der Wert des Flughafens wird in Aktienkapital umgewandelt, wovon der Kanton, bei der Anfangsbeteiligung von 78% in den ersten zwei Betriebsjahren, sage und schreibe noch rund 247 Millionen nominal halten würde. Von diesen 247 Millionen Nominalwert wären erfahrungsgemäss 5 Prozent Dividende zu erwarten: Lächerliche 12 Millionen! Das sind rund 23 Millionen weniger, als der Flughafen dem Kanton im Schnitt der letzten drei Jahre abwarf.

Nun muss aber der Kanton seine Beteiligung an der Flughafen AG bis Mitte 2001, so ist es im Gesetz vorgesehen, von anfangs 78% auf maximal 49% reduzieren. Dadurch reduziert sich auch die Dividende auf 8 Millionen. Und wenn der Kanton nur noch den gesetzlich

vorgeschriebenen Minimalanteil von 33.34% halten würde, würden die Dividendeneinnahmen noch mickrige 5 Millionen pro Jahr betragen.

Die vorgeschriebene Aktienkapitalreduktion auf maximal 49% bis Mitte 2001 würde dem Kanton, so schätzten Experten, etwa 700 Millionen Franken an einmaligen Einnahmen bringen. Die Krux an dieser Rechnung ist, dass der Preis der Aktien - und damit der Erlös für den Kanton - auf diesen Zeitpunkt hin sinken wird, da auf dem Markt allseits bekannt ist, dass der Kanton die Aktien abstossen muss.

Auf einen kurzen Nenner gebracht: Der Kanton Zürich soll 8 Millionen Quadratmeter Land und 400 Millionen Franken werterhaltende Investitionen verschenken und obendrein noch jährlich auf Einnahmen in der Grössenordnung von - je nach Beteiligungstrad an der neuen AG und entsprechender Dividende - netto 23 bis 30 Millionen Franken verzichten. Zudem liefert er sich den Turbulenzen des Marktes aus, was den Wert des ehemaligen Volksvermögens Flughafen betrifft. Ein solches Geschäft kann nie und nimmer im Interesse der Bevölkerung liegen!

Es kommt noch dicker

Doch es kommt noch dicker: nicht nur geht Geld verloren und versiegen Finanzquellen, sondern es kommen auch enorme Folgekosten und Belastungen auf den Kanton Zürich und die Flughafengemeinden zu. Da die Haftungsfrage im Gesetz nur für formelle Enteignungen geregelt ist, besteht das Risiko, dass Entschädigungsforderungen in der Höhe von einer halben Milliarde bis eineinhalb Milliarden Franken wegen der Wertminderung lärmgeschädigter Grundstücke an den Steuerzahlenden und den Gemeinden hängen bleiben.

Kästli:

Drei Arten von Lärmentschädigungen

„Es gibt drei mögliche Fälle, die Lärmentschädigungen nach sich ziehen können. Massnahmen wie z.B. der Einbau von Lärmschutzfenstern, welche im Zusammenhang mit der 5. Ausbautetappe stehen, müssen nach Gesetz von der neuen Flughafen AG übernommen werden. Das gleiche gilt für so genannte formelle Enteignungen. Hierbei wird einem Eigentümer zwar nicht Grund und Boden entzogen, sondern lediglich das Recht, wegen Überschreitung von Immissionen zu klagen. Für diesen aufgezwungenen Verzicht wird der Eigentümer einer Liegenschaft oder eines Grundstückes entschädigt. Als drittes gibt es aber so genannte „materielle Enteignungstatbestände“ auf Grund von Umzonungen, Nutzungsbeschränkungen oder Wertverminderungen. Letztere werden mit Abstand den grössten Teil aller Lärmentschädigungen ausmachen, und gerade sie sind im Gesetz nicht geregelt. Worum geht es hier?“

Gemeinden müssen wegen des Fluglärms auf Grund der Lärmgrenzwerte Bauverbote und Baueinschränkungen verfügen, also Umzonungen vornehmen. EigentümerInnen haben deshalb grosse Wertebussen an ihren Liegenschaften hinzunehmen, so dass sie Entschädigungsforderungen wegen materieller Enteignung einklagen werden. Die SP wollte diese Haftungsfrage im Flughafengesetz gemäss dem Verursacherprinzip regeln: Der Flughafenhalter macht die Gewinne, also soll er auch die Folgekosten, die einzig dem Fluglärm zuzuschreiben sind, bezahlen. Die von der SP beantragte Lösung im Flughafengesetz hätte den Flughafenhalter nicht etwa ruiniert, da dieser die Kosten via Passagiergebühren mit einem bescheidenen Aufschlag von ca. 8 Franken pro Flugticket während 5 Jahren hätte finanzieren können“.

Gemeinden in Bedrängnis

Nicht nur die Entschädigungsforderungen kommen aber auf die heute schon oder künftig neu oder vermehrt von Fluglärm betroffenen Gemeinden zu. Sie werden in ihrer künftigen Entwicklungsmöglichkeit sehr eingeschränkt sein, weil sie einerseits keine ZuzügerInnen gewinnen und andererseits gute SteuerzahlerInnen verlieren. In Opfikon gaben 1998 rund 70% der Wegziehenden als Grund für ihren Wegzug die Fluglärmbelastung an. Diese Problematik wird immer grössere Gebiete im Kanton Zürich betreffen, da es keine Möglichkeit zur Mitbestimmung über Abflugrouten und Anzahl Flugbewegungen mehr geben wird. Und zu guter Letzt tragen diese Gemeinden auch noch die sozialen Kosten der zu erwartenden sozialen Entmischung, wenn nur noch dort wohnt, wer sich nichts anderes leisten kann.

Gefährdeter Standortvorteil

Der Flughafen Zürich ist einer der wichtigsten Standortfaktoren für den Wirtschaftsraum Zürich, ja für die ganze Schweiz. Dies belegen verschiedene Standortstudien, in denen die Nähe zum Flughafen und seine gute verkehrsmässige Anbindung als entscheidender Faktor für die Ansiedlung neuer Firmen genannt werden. Der Flughafen generiert im Kanton Zürich Volkseinkommen in der Grössenordnung von 3,3 Milliarden Franken pro Jahr in der Form von Löhnen, Aufträgen etc. Diesen enormen Standortfaktor preiszugeben und zum Spielball an der Börse werden zu lassen, ist fahrlässig. Denn nichts und niemand kann garantieren, dass ein privatisierter Flughafen seinen gut eingespielten «service public» weiterhin aufrecht erhalten kann.

Im Gegenteil: In rund zehn Jahren wird es in Europa noch etwa zwei, drei grosse Flughafengesellschaften geben, die unter sich ausmachen, welcher Flughafen welchen Service anbietet. Die Wahrscheinlichkeit, dass die Zürcher Flughafen AG von einer anderen Flughafengesellschaft kalt übernommen oder ausgetrickst wird, ist gross. Ob dann Zürich neben der scharfen Konkurrenz aus München und Mailand-Malpensa seine Funktion als Hub mit interkontinentalen Direktverbindungen noch aufrecht erhalten können wird, ist fraglich. Solange der Flughafen aber in den Händen des Kantons ist, besteht die Gewähr, dass er seine Funktion als volkswirtschaftlicher Motor für die ganze Schweiz erfüllen kann. Denn der Kanton – und damit die Öffentlichkeit – hat alles Interesse daran, einen gut funktionierenden Flughafen zu erhalten, der unserer Volkswirtschaft dient und unserer Umwelt nicht zu stark schadet.

Mitbestimmung auch am Flughafen

Fünzig Jahre lang hat das Zürcher Volk ein gewichtiges Wort zu seinem Flughafen mitgeredet. Mit dem vorliegenden Gesetz fällt das Finanzreferendum für Ausbaukredite und damit eine Mitsprachemöglichkeit des Volkes weg. Weg ist damit auch die Möglichkeit, auf die Betreiber des Flughafens hinsichtlich einer ökologisch sinnvollen und lärmverträglichen Entwicklung Druck auszuüben. Nicht von ungefähr hat der Flughafen Zürich heute den Ruf eines ökologisch vorbildlichen Betriebes.

Die neue Flughafen AG wäre primär den Aktionären und nicht dem Zürcher Volk verpflichtet. Dies, obwohl künftig mindestens drei Mitglieder des Verwaltungsrates durch

den Zürcher Regierungsrat delegiert wären. Denn gemäss Aktienrecht hat ein Verwaltungsrat primär die Interessen der Unternehmung und der Geldgebenden zu berücksichtigen. Wenn er also zwischen Lärmbelastung und Gewinnerhöhung, zwischen Arbeitnehmerschutz und Kostenminimierung entscheiden muss, so müsste er jeweils für letzteres votieren.

Daran ändert auch das in letzter Minute in die Vorlage eingebaute Weisungsrecht von Kantons- und Regierungsrat an die drei RegierungsvertreterInnen im Verwaltungsrat der Flughafen AG nichts. Diese Bestimmung ist gemäss Gutachtern rechtlich nicht haltbar. Was geschieht, wenn sich die Flughafen AG gegen diese Bestimmung zur Wehr setzen würde, steht in den Sternen und wird wohl dereinst die Gerichte beschäftigen.

Es ginge auch anders

Die Sozialdemokratische Partei wäre durchaus bereit gewesen, einer Verselbständigung des Flughafens zuzustimmen. Abgesehen davon, dass es für den Kanton Zürich kein Verlustgeschäft werden darf, hätten folgende Bedingungen erfüllt sein müssen:

> Gesetzliche Verankerung der Nachtsperreordnung und der Randstundenbeschränkung

Die Nachtsperreordnung, die heute noch ein Nachtflugverbot von 00.30 bis 05.00 Uhr enthält, wird auf Bundesebene in einer Verordnung geregelt. Diese Verordnung, die in Revision ist, kann durch einen Bundesratsbeschluss geändert werden, entzieht sich also der Kompetenz des Parlamentes und damit dem Einfluss der Bevölkerung. Die Beschränkung des Flugverkehrs in der Nacht wird schon heute immer mehr aufgeweicht. So soll etwa die Randstundenbeschränkung, welche heute einen eingeschränkten Flugbetrieb zwischen 22.00 und 06.00 Uhr vorschreibt, in der Revision fallen. Der Druck zur Lockerung dieser Bestimmungen wird sich in Zukunft noch verstärken, weil die prognostizierte Zunahme des Flugverkehrs sich ohne eine Ausdehnung des Betriebes bis in die Nacht hinein nicht abwickeln lässt. Nach der Flughafenprivatisierung wird der Verwaltungsrat der Flughafen AG direkt dem Bundesrat einen Antrag zur Änderung des Betriebsreglementes (darin ist die Nachtsperreordnung detailliert geregelt) stellen können, die Mitsprache eines Parlamentes wäre nicht mehr möglich.

> Verbindliche Festschreibung von Belastungsmaxima

Eine verbindliche Festschreibung von Belastungsmaxima bezüglich Flugbewegungen, Lärm und Schadstoffen, die nicht überschritten werden dürfen, verlangen insbesondere die Gemeinden rund um den Flughafen. Aber diese Forderung ist bei der vorgesehenen Rechtsform der Privatisierung absolut chancenlos! Dies ist jedenfalls das Ergebnis der Antworten, welche die SP auf ihre entsprechenden Fragen erhalten hat. Eine Firma wie die künftige Flughafen AG könne nicht mit Auflagen dieser Art belastet werden. Dasselbe gilt für die Einrichtung von lärmfreien Zeiten, welche für die umliegende Bevölkerung eine grosse Entlastung wären. Die Flughafenprivatisierung erlaubt ein ungebremstes Wachstum des Flugverkehrs und verhindert wirkungsvolle Massnahmen, die dem Schutz der Bevölkerung dienen.

> Mitsprache bei Betriebsänderungen und Änderungen der Flughafeninfrastruktur.

Auch diese Forderung ist mit der neuen Rechtsform nicht erfüllbar. Über Neubauten, Pistenlage und -verlängerungen, An- und Abflugrouten wird die Flughafen AG künftig selber bestimmen können. Die Mitsprache der betroffenen Gemeinden und der Bevölkerung wird sich auf eine reine Meinungsäusserung via Vernehmlassung

beschränken und deshalb völlig unverbindlich sein. Das Weisungsrecht an die delegierten Verwaltungsratsmitglieder ist hier aus den bereits erläuterten Gründen bedeutungslos.

Die SP ist nicht dagegen, dass die Betriebsabläufe am Flughafen optimiert werden. Dafür muss eine Rechtsform gefunden werden, die dem Volk weiterhin eine wesentliche Mitsprache sichert. Die jetzt vorgeschlagene Rechtsform erlaubt dies nicht und muss deshalb entschieden abgelehnt werden.

Kästli:

Unsere Alternativen

„Die SP hat aus all diesen Gründen im Kantonsrat die Rückweisung des Flughafenprivatisierungsgesetzes verlangt. Wir wollten den Regierungsrat beauftragen, für den Flughafen eine Organisationsform zu erarbeiten, mit welcher die geschilderten Nachteile vermieden werden. Wir haben die zwei Modelle „Ausgliederung des Betriebs“ beziehungsweise „Auslagerung“ favorisiert. Denn es ist unbestritten, dass die komplizierten Abläufe am Flughafen vereinfacht werden müssen - was übrigens schon bei der heutigen Organisationsform möglich wäre, denn Effizienz und Flexibilität hängen nicht allein von der Rechtsform ab.

Beide Modelle hätten den Vorteil, dass die Bevölkerung, die Gemeinden und das Parlament ihre direkten und indirekten Mitbestimmungsrechte weitgehend bewahren könnten. Die bürgerliche Ratsmehrheit war aber nicht an einem Flughafengesetz interessiert, welches die Ansprüche der Umwelt und der Bevölkerung in der Flughafenregion besser berücksichtigt.

Das Betriebsausgliederungsmodell entspricht einer Teilprivatisierung, wie sie auch der Schutzverband der Flughafen-Gemeinden vorgeschlagen hat: Der Kanton bliebe Eigentümer der Flughafen-Tiefbauten. Veränderung und Erweiterungen der Infrastruktur wie Pisten und Flugzeug-Standplätze unterlägen dem Finanzreferendum, das Volk hätte wie bisher das letzte Wort bei diesen wichtigen Entscheiden. Die Betriebsgesellschaft andererseits könnte sich voll auf den Betrieb des Flughafens konzentrieren. Die bisherigen Reibungsverluste mit dem Kanton wären ausgeräumt.

Das Auslagerungsmodell hätte aus dem Flughafen Zürich eine öffentlichrechtliche Anstalt gemacht, wie wir sie im Kanton Zürich beispielsweise mit der Universität, der Gebäudeversicherung oder der Zürcher Kantonalbank bereits kennen. Der Kanton ist bisher mit dieser Rechtsform gut gefahren“.

Liselotte Illi
Kantonsrätin, Bassersdorf

Kästli irgendwo im Text (falls Platz):

Grundsätze der SP-Verkehrspolitik

> Nutzen und Grenzen der Mobilität

Mobilität gehört zum Menschen. Sie ermöglicht Beziehungen, schafft Freiräume und Handlungsspielräume. Sie ist aus dem menschlichen Leben nicht wegzudenken. Der Verkehrsmobilität sind aber Grenzen gesetzt. Sie muss erstens ökologisch verträglich sein und zweitens ihre Kosten (auch die externen Kosten) selber tragen. Ökologisch verträglich heisst im Sinne der Nachhaltigkeit, dass die Lebensbedingungen für unsere Nachwelt - Mensch und Natur - nicht verschlechtert werden dürfen.

> **Kostenwahrheit**

Wenn wir Kostenwahrheit im Verkehr fordern, so heisst das, dass alle vom Verkehr verursachten Kosten dem Verkehr angelastet werden müssen. Eine Studie des Eidgenössischen Energiewirtschaftsdepartementes vom Mai 1996 beziffert die Gesundheitskosten, die durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung verursacht werden, auf 1,6 Milliarden Franken pro Jahr. Die ungedeckten Kosten für Unfälle, Lärm und Gebäudeschäden, die der Strassenverkehr verursacht, beziffert das EVED in einer früheren Studie auf 2,2 Milliarden Franken. In der Landwirtschaft sind als Folge der Luftverschmutzung (v.a. Ozon) Ertragsausfälle bis 15% zu verzeichnen.

Heute ist der Verkehr zu billig. Dadurch entstehen falsche Anreize. Ökologisch sinnvolles Handeln muss sich für die Wirtschaft als Ganzes, aber auch für den Einzelnen lohnen. Die zu tiefen Transportkosten fördern die Verlagerung von Produktionsstätten unserer Verbrauchsgüter in Billiglohnländer. Dabei werden bei uns Arbeitsplätze abgebaut und das soziale Gefälle zu den Drittweltländern wird missbraucht. Müssten wir auch die durch den Transport verursachten externen Kosten bezahlen, dann wären einheimische Früchte billiger als neuseeländische Kiwis oder südafrikanische Birnen. Die Schweizer Landwirtschaft wäre wieder konkurrenzfähiger.

Dieses Kästli nur nehmen, wenn zu wenig Text vorhanden ist:

Flugverkehr weltweit

Der Flugverkehr ist der Verkehrsbereich mit den höchsten Wachstumsraten. Nach Angaben von Airports Council International wurden 1994 weltweit 2,06 Milliarden Passagiere und 42 Millionen Tonnen Fracht abgefertigt. Die jährlichen Zuwachsraten betragen 8% beim Personenverkehr und 13% beim Frachtverkehr. Der Anteil des Luftverkehrs am globalen Energieverbrauch des Verkehrs betrug 1993 bereits 13%. In der Schweiz 1995 etwa 21%. Flugzeugtreibstoff ist sehr billig, ein Liter Kerosin kostet zwischen 0.20 und 0.25 Fr. Flugtreibstoff wird nicht besteuert und der ganze Flugbetrieb (ausgenommen reine Inlandflüge) ist nicht der Mehrwertsteuer unterstellt. Vom gesamten Verbrauch an Verkehrstreibstoffen gehen in der Schweiz mehr als 30% zu Lasten des Flugverkehrs. Düsenstrahlflugzeuge verbrauchen im Durchschnitt für jeden Passagier 6,5 l Kerosin pro 100 Kilometer, also etwa gleichviel wie ein sparsamer Personenwagen. Ein Langstreckenflug entspricht also etwa dem durchschnittlichen Jahresverbrauch eines Personenwagens (7500 km Retourflug = 15'000 Autokilometer pro Jahr).

Impressum

Sozialdemokratische Partei Kanton Zürich

Text: Hartmuth Attenhofer, Regula Götsch, Liselotte Illi, Luzia Lehmann

Redaktion: Claudia Balocco

Druck: Buchmann Druck

Gestaltung: Raymond Naef

Oktober 1999

SP. Sozialdemokratische Partei.

_____ **Talon** _____

Ich will mehr wissen von der SP

Bitte senden Sie mir

- Broschüre **Wir sind Partei. Positionen und Personen der SP** (40 Seiten)
- ein Beitrittsformular
- die aktuelle Ausgabe von **links.zh. Informationen der SP Kanton Zürich**. (16 Seiten)
- Fakten und Argumente 9/99 „Arbeitsplätze: Aktive Beschäftigungspolitik anstatt neoliberale Rücksichtslosigkeit“
- Fakten und Argumente 10/99 „Liberalisierung, Deregulierung und Privatisierung“
- folgende Publikationen

Name / Vorname

Adresse:

PLZ/Ort:

SP Kanton Zürich, Hallwylstr. 29, Postfach 619, 8039 Zürich.

Fax 01 241 72 42

e-mail: spkanton@spzuerich.ch