

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 276/2025

Sitzung vom 26. November 2025

1216. Anfrage (Stopp des Revitalisierungsprojekts der Flughafen AG wegen PFAS-Belastung)

Kantonsrat David Galeuchet, Bülach, Kantonsrätin Wilma Willi, Stadel, und Kantonsrat Benjamin Krähenmann, Zürich, haben am 8. September 2025 folgende Anfrage eingereicht:

Der Tages-Anzeiger vom 5. September berichtet, dass im Rahmen der laufenden Revitalisierung der Glatt bei Rümlang und Opfikon Böden mit erhöhtem Gehalt an Per- und Polyfluorierten Alkylsubstanzen (PFAS) festgestellt wurde. Daher wird derzeit nur der erste Bauabschnitt mit geringer Belastung weitergeführt. Die Flughafen Zürich AG will die Arbeiten an den weiteren Abschnitten sistieren, bis auf Bundesebene klare gesetzliche Vorgaben zum Umgang mit PFAS-belasteten Böden bestehen. Diese Unsicherheit gefährdet eine zeitnahe Umsetzung der ökologischen Ersatzmassnahmen an der Glatt.

Die Antwort des Regierungsrats auf die Anfrage Krähenmann KR-Nr. 277/ 2024 zeigt, dass PFAS im Kanton Zürich zwar verbreitet sind, aber bislang keine Grenzwertüberschreitungen im Trinkwasser nachgewiesen wurden. Zur Belastung der Böden macht der Regierungsrat in seiner Antwort keine Angaben. Der Zeitungsartikel verweist jedoch auf die kantonale Fachstelle für Bodenschutz, wonach in den Böden des Kantons Zürich nahezu überall PFAS nachweisbar sind – tendenziell in höheren Konzentrationen als im übrigen Teil der Schweiz. Bereits in der Anfrage Willi KR-Nr. 295/2023 wurde darauf hingewiesen, dass Ersatzmassnahmen der Flughafen Zürich AG im Zusammenhang mit einer Baukonzession aus dem Jahr 1999 noch immer ausstehen. Diese hätten nun endlich mit der Revitalisierung der Glatt realisiert werden sollen.

Wir bitten den Regierungsrat in diesem Zusammenhang um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wer hat den Baustopp veranlasst? Ist der Unterbruch aus Sicht des UVEK bzw. Regierungsrats gerechtfertigt? Falls ja, aus welchen Gründen?
2. Unterscheiden sich die PFAS-Konzentrationen in den Böden der geplanten Revitalisierungsabschnitte substanziell, sodass ein Unterbruch der Arbeiten notwendig ist?
3. Wer trägt die Kosten für die Entsorgung der belasteten Böden, und mit welchem finanziellen Umfang ist zu rechnen?

4. Wie lange schätzt der Regierungsrat den baulichen Stillstand der weiteren Revitalisierungsabschnitte? Gibt es Überlegungen zur Priorisierung oder gestaffelten Fortsetzung, falls die Erarbeitung gesetzlicher Grundlagen oder eine juristische Klärung längere Zeit in Anspruch nehmen sollte?
5. Gemäss Antwort des Regierungsrates (KR-Nr. 10/2025) wurden 17 Eichen durch die Flughafen AG für die Kompensationsmassnahmen gefällt. Werden die Arbeiten im ganzen Abschnitt, in welchem die Bäume gefällt wurden, sistiert?
6. Haben die Arbeiten des Kantons zur Revitalisierung im Gebiet schon begonnen? Falls ja, werden diese ebenfalls unterbrochen?
7. Hat der Kanton eigene Untersuchungen zur PFAS-Belastung der Böden durchgeführt? Falls ja, wie lauten die Ergebnisse und sind diese öffentlich zugänglich?
8. Hat der Bund aufgrund der nationalen Motion Maret (22.3929) schon Grenzwerte für PFAS belastete Böden definiert und die volkswirtschaftlichen Auswirkungen abgeschätzt? Falls nein, bis wann können diese Resultate erwartet werden?
9. Wie beurteilt der Regierungsrat, dass die Flughafen Zürich AG neue Bauprojekte in Angriff nimmt, obwohl die Verpflichtungen betreffend Renaturierungen von Bauprojekten von vor über 25 Jahren noch nicht realisiert wurden?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage David Galeuchet, Bülach, Wilma Willi, Stadel, und Benjamin Krähenmann, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Die Revitalisierungsplanung der Glatt von Opfikon bis Oberglatt wurde in vier Abschnitte A bis D mit unterschiedlichen Zuständigkeiten und Umsetzungszeiträumen unterteilt. Die Abschnitte A und B erstrecken sich von der Birchstrasse, Glattbrugg, bis zur Brücke Klotenerstrasse, Rümlang, und liegen im Zuständigkeitsbereich der Flughafen Zürich AG (FZAG). Für die Revitalisierung in diesen Abschnitten besteht bereits die rechtskräftige Plangenehmigung. Bei Abschnitt C handelt es sich um die Verlegung der Glatt in der Verantwortung der FZAG aufgrund der Verlängerung der Piste 28. Der Abschnitt D liegt im Auengebiet von nationaler Bedeutung ZH 345, Oberglatt. Hier ist der Kanton Zürich für die Revitalisierung zuständig.

Der Regierungsrat begrüsst, wenn auf Bundesebene klare gesetzliche Grundlagen geschaffen werden für den Umgang mit per- und polyfluorierten Alkylsubstanzen (PFAS) belastetem Boden. Neben dem Revitalisierungsprojekt der FZAG an der Glatt können auch kantonale Hochwasserschutz- und Revitalisierungsprojekte von PFAS-Belastungen betroffen sein. Diese unterliegen damit denselben zeitlichen (Projektverzögerungen bis hin zu Projektsistierungen) Verzögerungen, finanziellen Herausforderungen und rechtlichen Unsicherheiten.

Zu Frage 1:

Das Aufwertungsprojekt an der Glatt im Bereich Flughafen, Abschnitte A und B, ist eine Ersatzmassnahme der FZAG und Letztere ist alleinige Bauherrin. Die Rolle des Kantons ist begleitend und beratend. Zudem stellt er sicher, dass die Auflagen der Fachstellen umgesetzt werden. Die FZAG hat entschieden, die Bauarbeiten zu unterbrechen. Die Gründe hierfür wurden in einer Medienmitteilung am 12. September 2025 kommuniziert und sind aufgrund der unklaren Rechtslage beim Umgang mit abgetragenem Boden, der mit PFAS belastet ist, nachvollziehbar.

Zu Frage 2:

Die FZAG hat die Böden im Projektperimeter systematisch untersucht. Es wurden unterschiedlich hohe Belastungen mit PFAS festgestellt. Die Entscheidung, einen Unterbruch zu veranlassen, beruht auf Risiko- sowie Kosten-Nutzen-Analysen der FZAG und liegt in der Verantwortung der Bauherrin.

Zu Frage 3:

Kosten für die Entsorgung von Bauabfällen – wie abgetragener Boden – trägt grundsätzlich die Bauherrschaft (vgl. Art. 2 Bundesgesetz über den Umweltschutz [SR 814.01]). Die Kosten für die Entsorgung hängen direkt von den möglichen Verwertungs- und Entsorgungswegen sowie der Marktsituation ab, wobei die von der FZAG kalkulierten Kosten nicht bekannt sind.

Zu Fragen 4 und 6:

Es wird die Hälfte von Abschnitt B (Bereich Eichhof) umgesetzt, die andere Hälfte von Abschnitt B und Abschnitt A ist sistiert. Die FZAG entscheidet über die Umsetzung des Abschnittes C. Dieser umfasst die projektbedingte Umlegung der Glatt im Bereich der Pistenverlängerung sowie die Erstellung von 4 ha Riedwiesen im Gebiet «Alpen». Gemäss Angaben der FZAG soll das Plangenehmigungsgesuch für diesen Abschnitt C im November/Dezember 2025 beim Bund eingereicht werden. Der anschliessende Abschnitt D (ab der Gemeindegrenze Oberglatt) liegt in einem Auengebiet von nationaler Bedeutung. Die Revitalisie-

rung des Glattraums wird in diesem Abschnitt vom Kanton verwirklicht werden. Der Auftrag für die Erarbeitung des Bauprojekts wurde kürzlich vergeben. Da es Abhängigkeiten zwischen den Abschnitten C und D gibt, wird gemäss heutigem Stand der Planung mit einer koordinierten Umsetzung ab etwa 2030/2031 gerechnet. Bis zu diesem Zeitpunkt ist mit einer klaren gesetzlichen Grundlage zum Umgang mit PFAS belastetem Boden zu rechnen.

Zu Frage 5:

Nein. Die Arbeiten in den Bereichen, in denen die Fällungen erfolgt sind, werden weitgehend fortgeführt und sind nicht von der Sistierung betroffen; lediglich ein einzelnes Exemplar wurde in einem Abschnitt gefällt, der derzeit von der Projektsistierung erfasst ist.

Zu Frage 7:

Anfang 2025 wurden Ergebnisse eines Pilotprojekts zu PFAS-Belastungen in Böden des Kantons Zürich publiziert. Die Berichte hierzu sind unter zh.ch/pfas zugänglich. Es wurde in allen untersuchten Böden PFAS nachgewiesen. Im Vergleich zu einer ersten schweizweiten Studie der nationalen Bodenbeobachtung aus dem Jahr 2022 wurden im Kanton Zürich ähnlich hohe, wenn auch leicht höhere PFAS-Belastungen festgestellt. Die Ursachen der Belastung sind noch nicht abschliessend geklärt. Der Kenntnisstand und die Datenlage zu PFAS in Böden werden durch den Kanton Zürich stetig erweitert.

Zu Frage 8:

Die Herleitung der Grenzwerte für PFAS-Belastungen in der Verordnung über Belastungen des Bodens (SR 814.12) ist in Arbeit. Der Abschluss wird 2026 erwartet. Der Kanton Zürich unterstützt den Bund aktiv bei dieser Arbeit.

Zu Frage 9:

Die «Baukonzession für das Projekt Rollwege und Vorfeld Midfield» (heute: Plangenehmigung) wurde am 9. November 1999 erteilt. Mit dieser wurde angeordnet, dass ein Teil des erforderlichen ökologischen Ersatzes für das erwähnte Bauprojekt im Rahmen der Glattrevitalisierung durch die Erstellung von rund 4 ha Riedwiesen im Gebiet «Alpen» umzusetzen ist. Die FZAG sieht zurzeit vor, dieser Pflicht bei der Umsetzung des Abschnitts C (Pistenverlängerung) nachzukommen, was zeitlich voraussichtlich in den Jahren 2030 oder 2031 der Fall sein wird (siehe hierzu auch Beantwortung der Frage 4). Der Bund hat darauf verzichtet, die Umsetzung dieser Pendenza bereits im Rahmen der zurzeit laufenden Revitalisierungsetappe zu verlangen.

Die übrige bauliche Entwicklung am Flughafen Zürich kann in der Zwischenzeit nicht einfach ausgesetzt werden. Die FZAG ist im Sinne des vom Bund in der Konzession und im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt, erteilten Auftrags dazu verpflichtet, den Flughafen Zürich ordnungsgemäss und sicher zu betreiben. Dazu gehört auch, dass die Infrastruktur weiterentwickelt und erneuert wird.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli