



Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion

## Info-Forum Flughafen Zürich

### Protokoll des 15. Info-Forums Flughafen Zürich vom 10. Juni 2021

- Ort:** Konferenzzentrum Walcheturm, Stampfenbachplatz, Zürich
- Zeit:** 18.00 bis 20.00 Uhr
- Anwesend:** Carmen Walker Späh, Regierungsrätin, Volkswirtschaftsdirektion, Vorsitz  
Stefan Tschudin, COO, Flughafen Zürich AG  
David Karrer, Head Public Affairs, Flughafen Zürich AG  
Mark Dennler, Amt für Mobilität F/L, Volkswirtschaftsdirektion  
Beatrice Henes, Generalsekretariat Volkswirtschaftsdirektion  
Karin Hauser, Generalsekretariat Volkswirtschaftsdirektion
- Protokoll:** Walter Schenkel, synergo GmbH

#### Teilnehmende VertreterInnen der Interessenorganisationen:

Allianz Ballungsraum Süd	Edith Zuber
Fair in Air	Urs Dietschi Georg Brunner
Fluglärmforum Süd	Stephan Oehen
Fluglärmsolidarität	Walter Rohr Hanspeter Lippuner
Hauseigentümerverband Dübendorf & Oberes Glattal	Urs Nägeli
IG pro zürich 12	Walter Oertle
Koalition Luftverkehr, Umwelt und Gesundheit	Priska Seiler Graf
Komitee Weltoffenes Zürich	Andreas Schürer
Pro Flughafen	Christian Lucek
Quartierverein Schwamendingen	Maya Burri-Wenger
Region Ost	Cornelia Bachmann
Stiftung gegen Fluglärm	Adolf Spörri Urs Eigenmann
Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich	Jörg Mäder
Verein Flugschneise Süd – NEIN	Edi Rosenstein Cla Semadeni
Zürcher Handelskammer	Roman Obrist

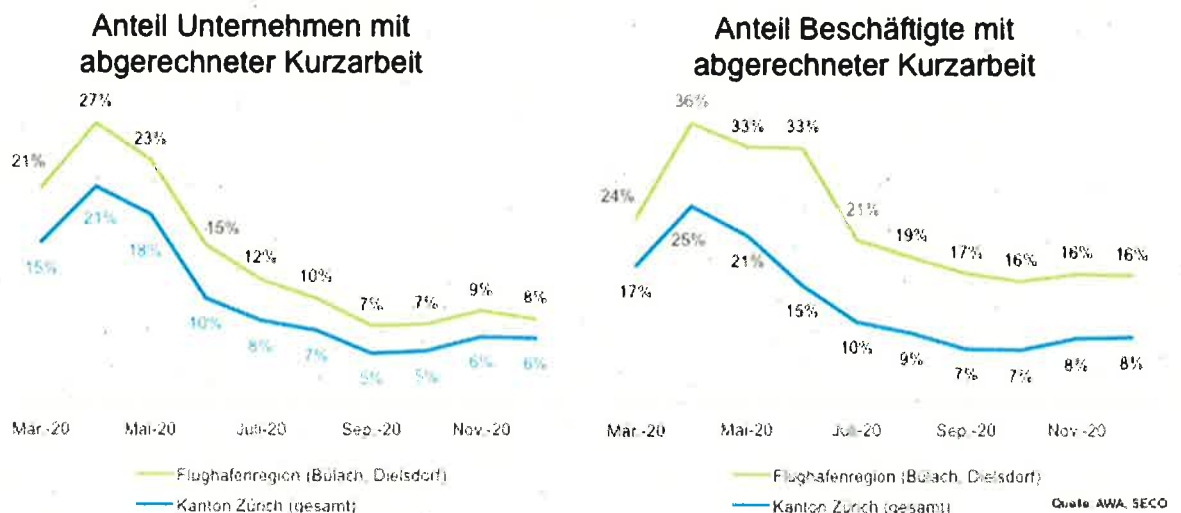
# 1. Begrüssung und Protokoll

Regierungsrätin Carmen Walker Späh begrüsst die Vertreterinnen und Vertreter der Bürgerorganisationen und Interessensgruppen zum 15. Info-Forum. Letztes Jahr musste auf das Info-Forum verzichtet werden. Für heute ist eine reich befrachtete Traktandenliste vorgesehen und ein hochaktuelles Thema. Der Zeitpunkt ist also perfekt, sich wieder persönlich austauschen zu können. Die angemeldeten Rednerinnen und Redner werden sich an die Zeitvorgaben halten, damit genügend Zeit für Fragen und Diskussion bleibt.

RR Walker Späh möchte doch noch ein paar Worte zur aktuellen Lage sagen. Corona hat den Flugverkehr im Frühling 2020 von einem Tag auf den anderen zu Erliegen gebracht. Seither lässt der Aufschwung auf sich warten. Quarantäne- und Einreisebeschränkungen und stetig neue Regeln machen das Reisen unattraktiv. Auch die Zürcher Wirtschaft hat unter der Corona-Krise stärker gelitten als andere Schweizer Regionen (BIP um 1% stärker eingebrochen als im Schweizer Durchschnitt). Zürich als Geschäfts- und Städtereisedestination hat derzeit kaum mehr internationale Gäste, mit Auswirkungen auf die Hotels und Restaurants, die Event- und Kultur-Branche, den Non-Food-Detailhandel, etc.

Die vielen Unsicherheiten im internationalen Reiseverkehr stellen den Flughafen und die Airlines vor grosse operative und wirtschaftliche Herausforderungen: Die SWISS hat erst vor wenigen Tagen weitere harte personelle Massnahmen angekündigt. Es sind tausende von Jobs in Gefahr. Umschulungen oder neue Jobs in anderen Branchen sind nicht einfach umzusetzen. Gerade die Flughafenregion ist von der Corona-Krise übermässig betroffen (siehe Abb. 1-1). In dieser Region sind immer noch 14 Prozentpunkte bzw. jeder siebte Arbeitnehmende in Kurzarbeit. Im restlichen Kanton ist es nur die Hälfte davon. Deshalb: Auch als Landesflughafen ist der Flughafen von grösster Bedeutung für die Arbeitsplatzsituation und die Wirtschaft. Abschottungspolitik ist keine fortschrittliche Politik, aber der Flugverkehr seinen muss seinen Beitrag an die Klimaziele der Schweiz leisten.

Abbildung 1-1: Auswirkungen der Corona-Krise auf die Flughafenregionen



Quelle: AWA / Seco



## 2. Verlängerung der Pisten 28 und 32

RR Walker Späh fasst den Verfahrensstand kurz zusammen. Nachdem die Flughafen Zürich AG den Regierungsrat bereits 2019 informierte, die Verlängerungen der Pisten 28 und 32 vorantreiben zu wollen, hat die Flughafen Zürich AG Anfang Jahr formell den Antrag gestellt, dass die drei kantonalen Vertretungen im Verwaltungsrat dem Projekt zustimmen dürfen. Verwaltungsratsbeschlüsse über Pistenänderung dürfen nur mit Zustimmung der Staatsvertretungen gefasst werden. Die Flughafen Zürich AG hat sich entschlossen – trotz der aktuell schwierigen Lage – das Projekt voranzutreiben. Die Sicherheit lässt sich nicht aufschieben. Letztlich müssen alle drei, der Regierungsrat, der Kantonsrat und voraussichtlich auch das Stimmvolk darüber entscheiden, ob die Staatsvertretung im Verwaltungsrat dem Plangenehmigungsverfahren zustimmen darf oder das Vetorecht ausüben muss.

### Pistenverlängerungen

Stefan Tschudin erläutert die Hintergründe sowie den Sinn und Zweck der Pistenverlängerungen (siehe auch gezeigtes Video). Der Flughafen liegt in einer dicht besiedelten Region. Deshalb müssen die Vor- und Nachteile immer wieder neu abgewogen werden. Der Flughafen kann sich nur mit Unterstützung der Bevölkerung weiterentwickeln. Die Flughafen Zürich AG ist für den reibungslosen Betrieb im Rahmen der politischen Vorgaben und für die Finanzierung der Flughafeninfrastruktur zuständig. Für das Projekt stehen Sicherheit, Verlässlichkeit und Planbarkeit im Vordergrund. Gerade die Sicherheitsanforderungen steigen ständig. Für die Bevölkerung ist wichtig, dass die Verlässlichkeit des Flugbetriebs erhöht und der Verspätungsabbau nach 23 Uhr reduziert werden kann. Damit gibt es auch weniger Lärmbetroffene.

Das heutige Pistensystem hat sich seit 45 Jahren kaum verändert. Für heutige Standards sind das Pistensystem bzw. die An- und Abflugverfahren sehr komplex. Heute würde ein Flughafen mit Pistenkreuzungen so nicht mehr gebaut. Zudem können die beiden kürzeren Pisten nicht für alle Flugzeugtypen verwendet werden. Zusätzliche Einschränkungen ergeben sich aus Wetter und Wind.

Trotz dem starken Wachstum (von 6.3 auf 8.6 Mio. EinwohnerInnen, von 200 Mrd. auf 700 Mrd. BIP, von 7 Mio. auf 31 Mio. Flugpassagiere) gibt es dank grossen Flugzeugen und weiteren Einflussfaktoren weniger Bewegungen. 2019 wurden rund 50'000 weniger Bewegungen als vor 20 Jahren gezählt.

Die letzte umfassende Sicherheitsüberprüfung 2012 hat die Pistenverlängerungen als wichtige Massnahme hervorgehoben, um die Komplexität und die Fehlerquellen zu reduzieren. Deshalb sind im SIL die Pistenverlängerungen vorgesehen. Die heutigen Betriebskonzepte bleiben somit dieselben. Am Abend während den deutschen Sperrzeiten und bei Westwind gilt das Ostkonzept mit Landungen aus Osten und Starts nach Norden. Am frühen Morgen wird aufgrund der deutschen Sperrzeiten aus Süden gelandet und nach Norden gestartet. Während im Normalfall, d.h. im Nordkonzept, rund 66 Bewegungen pro Stunde geflogen werden können, sind es im Südkonzept 50, bei starkem Westwind 60 Bewegungen und bei Bise 45 Bewegungen pro Stunde. Wegen den Kreuzungen sind die Flugzeuge am Boden zusätzlich eingeschränkt.

Die Pistenverlängerungen wirken sich vor allem aufs Ostkonzept aus. Die Wettereinflüsse spielen eine geringere Rolle. Mit der Verlängerung der Piste 28 können die Südanflüge am Abend reduziert und dadurch der Einhaltung des Betriebsreglements Nachachtung verschafft werden. Die Pistenverlängerung hat keinen Einfluss auf die Starts, weil die Topographie bei Rümlang für den Abflug bestimmend ist. Mit der Verlängerung der Piste 32

können die Langstreckenflugzeuge direkt vom Dock E auf die Startpiste rollen, ohne andere Pisten zu kreuzen. Auf die Landungen hat diese Verlängerung keinen Einfluss.

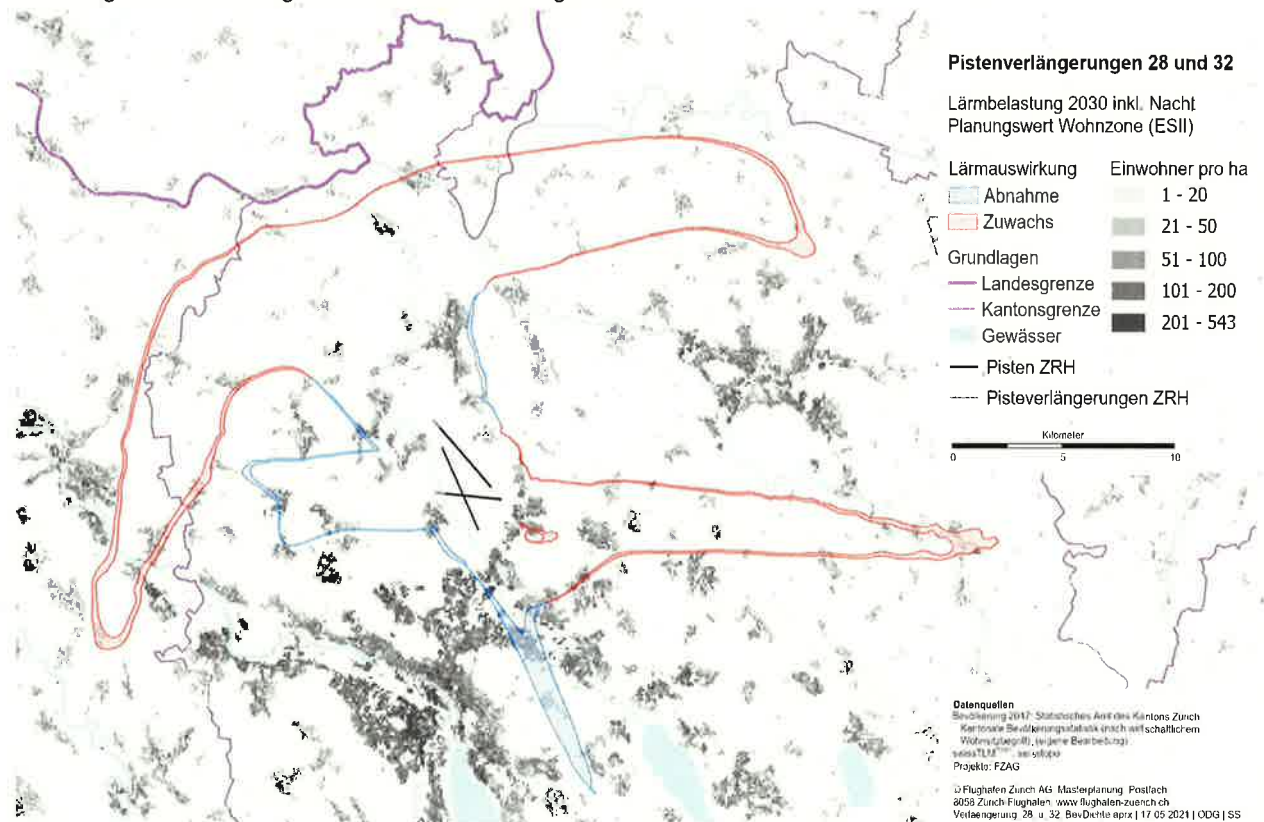
Die Piste 28 soll um 400 Meter nach Westen und die Piste 32 um 280 Meter nach Norden verlängert werden. Es handelt sich dabei um relativ kleine Eingriffe. Sie erfordern weder einen Pistenneubau noch eine Neukonfiguration des bestehenden Pistensystems. Siedlungs- und Industriegebiete sind nicht tangiert. Die Verlängerung der Piste 32 ist innerhalb des heutigen Flughafengeländes. Die Kosten werden auf rund 250 Mio. Franken geschätzt. Sämtliche Projekte werden durch die Flughafen Zürich AG aus den Gebühren der Flughafenutzenden finanziert.

Mit den Pistenverlängerungen werden keine Kapazitätserhöhungen angestrebt, sondern die Stabilisierung des bestehenden Systems (weniger Betriebsumstellungen, Verspätungsabbau durch den Tag hindurch, weniger Lärmbetroffene). Der Flugbetrieb kann sowohl beim Nordkonzept wie beim Ostkonzept gleichwertig abgewickelt werden. Bei Bise am Abend muss weniger häufig auf das Südkonzept umgestellt werden. Und es wird weniger Einzelfälle geben, bei denen der Pilot eine Landung aus Süden verlangt. Für Langstreckenstarts am Abend kann fast ausschliesslich die Piste 32 verwendet werden.

### Lärmbelastungen

Gemäss EMPA-Lärmbericht zeigen die hier eingezeichneten Lärmkurven, dass die blauen Gebiete durch die Pistenverlängerungen entlastet werden (Süden, Norden). Die roten Gebiete sind etwas mehr belastet (Osten). Weil der Süden stärker besiedelt ist, sind künftig weniger Personen von Grenzwertüberschreitungen betroffen.

Abbildung 2-1: Auswirkungen auf die Lärmbelastung 2030



Quelle: EMPA



## Kantonales Verfahren

Gestützt auf den SIL hat die Flughafen Zürich AG einen Projektbeschrieb für die Verlängerungen der Pisten 28 und 32 erstellt. RR Walker Späh betont, dass Verwaltungsratsbeschlüsse über die Änderung von Lage und Länge der Pisten die Zustimmung der Staatsvertretung im Verwaltungsrat brauchen. Damit die drei vom Kanton Zürich abgeordneten Mitglieder dem Vorhaben zustimmen können, muss der Regierungsrat gemäss Paragraf 19 Flughafengesetz zustimmende Weisung erteilen. Im vorliegenden Fall hat der Regierungsrat am 19. Mai beschlossen, diese Weisung zu erteilen. Der Regierungsrat hat den Projektbeschrieb anhand der SIL-Vorgaben, dem kantonalen Richtplan, dem Betriebsreglement, der kantonalen Flughafenpolitik und den Auswirkungen auf die Bevölkerung und den ZFI beurteilt. Damit geht das Geschäft in den Kantonsrat. Dieser muss die Weisung vom Regierungsrat genehmigen oder ablehnen. Der Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum. Es ist absehbar, dass die Zürcher Stimmbevölkerung das letzte Wort haben wird. Im kantonalen Verfahren geht es darum, ob die Flughafen Zürich AG das bundesrechtliche Plangenehmigungsverfahren einleiten darf oder nicht. Falls ja, dann plant, realisiert und finanziert die Flughafen Zürich AG.

Zum jetzigen Zeitpunkt geht es also nicht um eine fachliche und rechtliche Beurteilung von einem Detailprojekt. Es erfolgt auch keine Entscheidung über den Betrieb und die Nutzung der Pisten. Das wird durch den SIL und das Betriebsreglement bestimmt. Diese dürfen nicht abgeändert werden.

## Diskussion

Die Teilnehmenden bringen Fragen und kritische Inputs ein. RR Walker Späh und die Fachpersonen geben Antwort.

Walter Oertle, IG Pro Zürich 12, hat das im Video gezeigte Anliegen der Pistenverlängerungen verstanden. Er ist aber skeptisch, weil die Aussagen für die strikte Nachtruhe ab 23:00 Uhr nicht deutlich genug sind. Regierungsrat und Kantonsrat müssten verbindliche Forderungen an die Zustimmung für die Pistenverlängerungen stellen. Der Verspätungsabbau nach 23:00 Uhr müsste grundsätzlich untersagt werden. Die vom Volk gewählten Politikerinnen und Politiker müssten viel mehr Druck machen. Wenn ein Gewerbebetrieb die Arbeits- bzw. Öffnungszeiten nicht einhält, schreitet auch die Polizei ein.

Gemäss RR Walker Späh ist der Verspätungsabbau bis 23:30 grundsätzlich erlaubt. Sie setzt sich seit vielen Jahren dafür ein, dass nach 23:00 Uhr möglichst wenig Starts und Landungen durchgeführt werden. Es sind verschiedene Massnahmen getroffen worden, welche die Situation verbessert haben (operative Massnahmen, Anpassung der Gebührenverordnung). Für die Hub-Funktion des Flughafens ist diese Möglichkeit des Verspätungsabbaus aber wichtig.

Priska Seiler Graf, Koalition Luftverkehr, Umwelt und Gesundheit, hat drei technische Fragen. Beim Ostkonzept wird von 70 möglichen Flugbewegungen pro Stunde gesprochen. Wie viele Bewegungen sind es tatsächlich? Und wie gross ist die Zahl der Overruns?

Stefan Tschudin antwortet: Mit 70 Bewegungen bestimmt das Nordkonzept die Leistungsfähigkeit des Flughafens. Das Ostkonzept umfasst heute max. 60 Bewegungen. Mit der Verlängerung sind es künftig 2.9 km, d.h. es können mehr Flugzeuge von Osten her auf Piste 28 landen, auch z.B. bei leichter Bise oder nasser Piste. Das Ostkonzept steht dann gleichwertig wie das Nordkonzept zur Verfügung. Südanflüge am Abend werden nicht ganz wegfallen, aber es wird am Abend zwei Drittel weniger Südanflüge geben. Overruns können vorkommen. Die Pistenverlängerung verhindert Overruns.

Für Edi Rosenstein, Verein Flugschneise Süd Nein, sind die Aussagen nicht verlässlich. In der Weisung des Regierungsrates werde häufig mit dem Konjunktiv argumentiert. Der Ver-



spätungsabbau nach 23:00 Uhr könnte schon heute stark reduziert werden, wenn die Slotvergabe restriktiver umgesetzt werde.

RR Walker Späh und Stefan Tschudin sind der Ansicht, dass der Verspätungsabbau nach 23:00 Uhr möglich sein muss, weil sonst gewisse Langstreckenflüge nicht mehr angeboten werden können. Im Vergleich zu früher sind die Betriebszeiten heute aber um 2 Stunden kürzer. Der Flughafen unterliegt international gesehen einem sehr strengen Regime.

Maja Burri, Quartierverein Schwamendingen, erkundigt sich nach dem Vetorecht im Verwaltungsrat. Die Antwort lautet: Die Stadt Zürich ist auch im Verwaltungsrat vertreten, sie hat aber kein Vetorecht. Das Vetorecht haben die drei kantonalen StaatsvertreterInnen.

Urs Eigenmann, Stiftung gegen Fluglärm, hinterfragt die Bisen-Rückenwindwerte beim Ostkonzept. Bei über 5 Knoten kommt das Südkonzept zum Tragen. Flugzeuge haben aber auch bei 10 Knoten Rückenwind keine Mühe zu landen. Er versteht deshalb nicht, warum an diesen 5 Knoten festgehalten werde. Hinzu kommt, dass jeder Konzeptwechsel wieder zu Verspätungen führt.

Walter Rohr, Fluglärmsolidarität, ist überzeugt, dass jeder Infrastrukturausbau auch für den Ausbau der Kapazitäten genutzt werde. Das zeigen die 20jährigen Erfahrungen des Vereins. Es werde immer mit der Sicherheit argumentiert. Tatsächlich geht es aber um die Kapazitäten. Die Grundproblematik beim Verspätungsabbau liegt bei der Slotvergabe, die weit vor 23:00 Uhr abgeschlossen sein müsste.

RR Walker Späh verweist auf den SIL. Dort steht die Sicherheit im Zentrum. Es geht nicht um Kapazitäten. Die Zürcher Regierung hat sich mit Erfolg gegen Südanflüge für mehr Kapazitäten gewehrt, welche der Flughafen und der Bund insbesondere über Mittag angestrebt haben.

Cornelia Bachmann, Region Ost, sieht ebenfalls die Gefahr von Kapazitätserhöhungen. Wenn das Ostkonzept wie das Nordkonzept auf je 70 Bewegungen kommen, dann sind das rund 10 zusätzliche Bewegungen. Ausserdem führen derart grosse Investitionskosten, wie für die Pistenverlängerungen vorgesehen, zu mehr Kapazitäten, weil sich solche Investitionen für die Flughafen Zürich AG lohnen müssten. Dem wird entgegnet, dass die bessere Betriebsstabilität auch dem Osten zugute kommt. Zudem entsprechen die heutigen Flugbewegungen den Zahlen vor 20 Jahren. Der Flughafen muss sich den neuen Sicherheitsanforderungen anpassen, es geht nicht um betriebswirtschaftliche Überlegungen.

Hanspeter Lippuner, Fluglärmsolidarität, bringt seine Erfahrungen als ehemaliger Airport Manager der FZAG ein. Erstens habe die Pistenlänge in der Regel nichts mit den OVERRUNS zu tun. Auf der Piste 28 sei es praktisch noch nie zu OVERRUNS gekommen. Zweitens stellt er das Sicherheitsargument in Frage, sonst wäre der Flughafen seit vielen Jahren nicht mehr sicher. Pistenverlängerungen dienen insbesondere den Airlines. Sie können die Flugzeuge mehr beladen und die Motoren schonen. Zudem ist er der Meinung, dass bei 5 Knoten Rückenwind noch nicht vom Ost- aufs Südkonzept umgestellt werden müsste. Gemäss internationalen Kenntnissen können Flugzeuge auch bei 10-15 Knoten Rückenwind problemlos landen. Hier müsste Skyguide flexibler werden.

Für Stefan Tschudin sind die SIL-Vorgaben und der Sicherheitsbericht zentral. Er unterstreicht, dass der heutige Betrieb absolut sicher ist. Es werden aber generell immer höhere Sicherheitsanforderungen gestellt. Die Kosten von 250 Mio. Franken sind für den Flughafen kein „Business Case“. Mark Dennler ergänzt, dass SIL und Betriebsreglement die Kapazitäten vorgeben. Mit den Pistenverlängerungen können die SIL-Vorgaben bzw. das Betriebsreglement nicht geändert werden. Zudem: Die Umstellung vom Ost- aufs Südkonzept bei 5 Knoten liege in der Verantwortung von Skyguide.

### **3. Beantwortung der Fragen der Stiftung gegen Fluglärm und des Vereins Flugschneise Süd Nein**

Die Stiftung gegen Fluglärm und der Verein Flugschneise Süd Nein haben der Volkswirtschaftsdirektion mit Schreiben vom 18. Februar 2021 einen Fragenkatalog unterbreitet. RR Carmen Walker und Mark Dennler gehen darauf ein.

#### **Aufhebung der DVO**

Nachdem der ausgehandelte Staatsvertrag vom Schweizer Parlament abgelehnt wurde, hat Deutschland 2003 einseitig die DVO erlassen. Der 2012 zwischen Deutschland und der Schweiz ausgehandelte Staatsvertrag sollte den jahrelangen Fluglärmkonflikt mit einer Kompromisslösung beilegen. Die Genehmigung seitens Deutschland ist bis heute ausstehend.

Die laufenden Betriebsreglements-Verfahren regeln betriebliche Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und der Stabilisierung des Flugbetriebs. Abgesehen davon, dass die Flughafen Zürich AG diese Gesuche beim Bund längst eingereicht hat, hätte ein Veto vom Kanton keinen Einfluss auf die DVO – zumal auch das Betriebsreglement 2014 von deutscher Seite blockiert wird.

Nach der ablehnenden Haltung Deutschlands zum Betriebsreglement 2014 ist die Zürcher Regierung der Meinung, dass der Bund die unnachgiebige Haltung von Deutschland bei anderen grenzüberschreitenden Dossiers mitberücksichtigen und bei Verhandlungen in die Waagschale werfen sollte. Einen Gesprächstermin bei der zuständigen Bundesrätin erachtet die Volkswirtschaftsdirektion nicht als zielführend.

#### **Update der Lärmstudie 2009**

Die Fluglärmstudie ist damals inmitten der Verhandlungen um den Staatsvertrag von Bundespräsident Couchevin und Bundeskanzlerin Merkel in Auftrag gegeben worden – wohl in der Absicht, die Kritik aus Süddeutschland zu stützen. Das Resultat ist aus Deutscher Sicht vernichtend gewesen: kein Anwohner in Süddeutschland ist von Fluglärm, welcher über den Grenzwert hinausgeht, betroffen. Die Luftfahrtpolitik ist Bundessache und darum ist ein Update als Instrument für die Wiederaufnahme von den Verhandlungen ungeeignet und greift ins Leere. Zudem könnte ein Update aus Schweizer Sicht ein unerwünschtes Resultat bringen. Aktualisierte Prognosen sind gegenwärtig nicht erhältlich.

#### **Erneuerung der Bedarfsstudien**

Grundsätzlich ist die Luftfahrtpolitik Bundessache. Der Bund verfügt über die entsprechenden gesetzlichen Verfahren und die notwendigen Planungsinstrumente. Die Nachfrageprognose bildet jeweils eine Grundlage für die SIL-Revisionen. Alle Verfahren für das Betriebsreglement stützen sich darauf ab. Es wird sich zeigen, ob und wie der Bund in Zukunft seine Nachfrageprognosen revidiert.



## **Verfassungsmässiges Handeln**

Sämtliche Genehmigungen des Bundes zum Flugbetrieb und zu Infrastrukturanlagen erfordern die Einhaltung von umfangreichen Gesetzesbestimmungen aus unterschiedlichsten Rechtsgebieten. Die Auffassung, dass in diesen Verfahren von den Behörden und den gerichtlichen Rechtsmittelinstanzen das geltende Recht nicht eingehalten worden wäre, kann nicht geteilt werden. Der Kanton Zürich richtet sein Handeln bezüglich Flughafen auf § 1 des Flughafengesetzes aus. Der Paragraf konkretisiert auf Gesetzesstufe, wie die verfassungsmässig verankerten Grundsätze wahrgenommen werden müssen. Damit wird auch mit Bezug auf den Flughafen den genannten Verfassungsbestimmungen Folge geleistet.

## **Einsatz Vetorecht**

Das Vetorecht richtet sich ausschliesslich an die drei Staatsvertretungen im Verwaltungsrat. Es räumt die Möglichkeit ein, zu einem dem Verwaltungsrat vorgelegten konkreten Antrag "Ja" oder "Nein" zu sagen. Das Vetorecht greift nur bei konkreten Anträgen an den Verwaltungsrat bezüglich Änderungen des Betriebsreglements mit erheblichen Lärmauswirkungen oder Änderungen der Lage und Länge von Pisten. Wann das Vetorecht zur Anwendung gelangt, bestimmt nicht der Regierungsrat, sondern § 19 des Flughafengesetzes.

## **Überschreitung ZFI-Richtwert**

Der ZFI-Monitoringwert ist 2018 und 2019 trotz Bevölkerungswachstum in der Flughafenregion gesunken. Nachdem der Richtwert 2010 erstmals überschritten wurde, hat der Regierungsrat Ende 2011 gestützt auf §3 Abs. 4 des Flughafengesetzes die Verordnung zum ZFI beschlossen. Darin sind passive Schallschutzmassnahmen zur Förderung der Wohnqualität in der Flughafenregion vorgesehen. Diese werden seit 2012 umgesetzt und fliessen in die jährliche ZFI-Berechnung ein.

Zudem haben die hohen Investitionen der Swiss in lärmgünstigeres Flugmaterial, die Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen und weitere betriebliche Massnahmen seitens der Flughafenpartner (u.a. Erhöhung der Lärmgebühren, neue Schnellabrollwege, Prozessoptimierung bei An- und Abflugwellen) dazu geführt, dass die Anzahl der Lärmbetroffenen 2018 und 2019 erstmals seit Jahren wieder rückläufig sind.

Trotz Zunahme der Flugbewegungen bis Ende 2019 und Bevölkerungswachstum ist der ZFI-Wert gesunken. Auch der Bericht zum Postulat "Neuausrichtung ZFI" (RRB 869/2020) weist darauf hin, dass aufgrund der positiven Flottenentwicklung und den umgesetzten Massnahmen der Richtwert künftig eingehalten werden kann.

## **Parkgebühren Dübendorf**

Diese Frage hat an sich nichts mit dem Info-Forum zu tun. Trotzdem ist die Luftwaffe angefragt worden. Die Antwort lautet wie folgt:

*"Den Fluggesellschaften, welche während der COVID-Krise den Militärflugplatz Dübendorf als Abstellfläche nutzen durften, wurden marktübliche Mietpreise verrechnet. Aufgrund der ausserordentlichen Situation wurde auf Gesuch der Fluggesellschaften nachträglich 60 Prozent der Miete erlassen."*

## **Pistenumstellungen und Verspätungen**

Seit langer Zeit ist das aktuelle Pistenbenutzungskonzept auf der Webseite der Flughafen Zürich AG ersichtlich. Der Kanton Zürich hat keine diesbezügliche Aufsichtspflicht, fordert jedoch bei Unklarheiten Stellungnahmen ein. Zwischen 23.30 und 06.00 Uhr sind nur Flugbewegungen nach Art. 12 Betriebsreglement, bzw. Art. 39 der Verordnung über die Infra-





struktur Luftfahrt (VIL), mit einer Ausnahmenbewilligung möglich. Die Flughafen Zürich AG kann Einzelbewilligungen für die Zeit nach 23.30 Uhr erteilen. Diese werden von kantonaler Seite überwacht und bei gegenteiliger Ansicht der zuständigen Bundesbehörde (BAZL) gemeldet.

### **Überdimensionierter Hub-Flughafen**

Grundsätzlich ist Luftfahrtpolitik Bundessache. Mit dem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz hat sich der Bundesrat am 24. Februar 2016 letztmals zu Anbindung der Schweiz geäußert. Er hat dabei die besondere Bedeutung der SWISS für die internationale Anbindung der Schweiz unterstrichen und dargelegt, dass sich aufgrund der bestehenden Infrastruktur nur der Flughafen Zürich für einen Drehkreuzbetrieb eignet. Der Regierungsrat hat sich gestützt auf §1 Flughafengesetz, wonach der Staat den Flughafen Zürich zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen fördert, in seiner Flughafenpolitik wiederholt für einen Drehkreuzbetrieb am Flughafen Zürich ausgesprochen.

### **Privatjets in Dübendorf**

Selbstverständlich ist die Volksabstimmung und die Gründung einer Aktiengesellschaft zur Kenntnis genommen worden. Allerdings ist damals der SIL-Prozess noch im Gang gewesen. Dieser ist bekanntlich sistiert worden, worauf der Kanton Zürich eine Arbeitsgruppe gebildet hat, die unter engem Einbezug der Gemeinden und des Bundes im Rahmen einer Gesamtschau die Zukunft des ehemaligen Flugplatzareals ausloten soll.

## **4. Stiftung gegen Fluglärm**

Adolf Spörri beanstandet, dass trotz des pandemiebedingten Einbruchs des Flugverkehrs weiterhin Landungen nach 23:00 Uhr stattfinden. Insgesamt hat die Lärmbelastung für die Bevölkerung rund um den Flughafen natürlich stark abgenommen. Kurzfristig muss erwartet werden, dass der Flugverkehr wieder das Niveau von 2019 erreicht. Die Wachstumsabsichten der Flug- und Reisebranche wird als selbstverständlich hingenommen.

Deutschland ist mit 20.5% des Aktienkapitals am Lufthansa-Konzern beteiligt, und die Swiss ist zu 100% Tochtergesellschaft der Lufthansa. Im Verwaltungsrat der Swiss sitzen zwei Deutsche und drei Schweizer. Auch die Geschäftsleitung der Swiss ist mit dem Lufthansa-Konzern stark verbunden. Es ist deshalb keine Überraschung, dass über 70% der Flugbewegungen von Zürich mit Flugzeugen des Lufthansa-Konzerns abgewickelt werden. Zu den DVO-Sperrzeiten ist dieser Anteil noch höher. Die Anflugrestriktionen durch Deutschland müssen deshalb aufgehoben werden, weil der durch Deutschland beanstandete Lärm hauptsächlich durch deutsche Flugzeuge verursacht wird.

Die Stiftung gegen Fluglärm fordert zudem, dass nach 23:00 Uhr der Flughafen dicht ist. Der „institutionalisierte“ Verspätungsabbau nach 23:00 Uhr muss unterbunden werden.

Im Weiteren muss die von Deutschland und der Schweiz gemeinsam erarbeitete Fluglärmstudie von 2009 auf den Verhandlungstisch. Im Flughafengesetz ist der Schutz der Bevölkerung festgesetzt. Dieser Bestimmung muss mit nachhaltigem Handeln nachgekommen werden.



## 5. Verein Flugschneise Süd Nein

Edi Rosenstein erinnert an das letzte Info-Forum, als sich RR Walker Späh mit Erfolg im Rahmen des Bisenkonzepts für die Belange der Bevölkerung und gegen mehr Kapazitäten eingesetzt hat. Im Forum X haben sich nun verschiedene Organisationen gegen den Fluglärm zusammengeschlossen. Sie unterstreichen gemeinsam die Forderungen nach Transparenz beim Monitoring bzw. den Messwerten und eine offene Informationspolitik des Kantons (Online-Monitoring bei Umstellung des Flugregimes). Insbesondere fordern alle diese Organisationen die strikte Einhaltung der siebenstündigen Nachtruhe.

Die Volkswirtschaftsdirektion sollte sich für die Lebensqualität, gegen die Hub-Funktion, gegen die Privilegierung der Lufthansa und gegen Massnahmen zur Kapazitätserhöhung einsetzen. Im Moment unterstützt die Volkswirtschaftsdirektion mehr die Wirtschaft und weniger die Bevölkerung. Nach der Pandemiesituation soll der Flughafen auf ein Niveau zurückkehren, das den Zürcher Verhältnissen entspricht und nicht allein auf die Gewinne für den Lufthansa-Konzern inkl. Swiss ausgerichtet ist.

## 6. Fluglärmsolidarität

Walter Rohr verteilt zunächst einen Positionsbezug gegen den geplanten Pistenausbau. Er ist der Ansicht, dass das heutige Pistensystem den Sicherheitsanforderungen und dem Flughafenbetrieb genügt. Die Verlängerung der Piste 28 vernichtete viele Hektaren an Landwirtschaftsfläche. Die Massnahmen an der Glatt zugunsten der Natur sind keine gleichwertige Ersatzmassnahme. Die Pistenverlängerungen werden die Kapazitäten erhöhen.

Die Fluglärmsolidarität fordert die strikte Einhaltung der siebenstündigen Nachtruhe. Die Betriebszeiten sind gesetzlich klar geregelt. Auch das Bundesgericht hat im Juli 2010 entschieden, dass der Flughafen ab 23:00 Uhr geschlossen sein muss. Der Verspätungsabbau findet aber weiterhin statt. Bei den Starts und Landungen nach 23 Uhr handelt es sich um die immer gleichen Airlines. Die Slots müssten vorverlegt werden, damit nach 23 Uhr nicht mehr geflogen wird. Verspätet ankommende Flugzeuge müssten nach München oder Stuttgart umgeleitet werden oder am Startflughafen bleiben.

Jetzt, nach der COVID-Krise, ist der Zeitpunkt gut, Starts und Landungen nach 23:00 Uhr zu verbieten. Das Amt für Verkehr sollte die Slotzuteilung übernehmen. Falls eine Fluggesellschaft die Slots zu 80% nicht einhalten kann, müssten die Slots zurückgegeben werden. Die staatlichen Mitglieder im Verwaltungsrat müssen sich konsequent für die Bevölkerung einsetzen. Damit kann auch die Akzeptanz der Bevölkerung für den Flughafen verbessert werden.



## 7. Fragen, Varia

Urs Dietschi stellt die Kampagne „Fair in Air“ vor. Bevölkerung und betroffene Gebiete sind darauf zu sensibilisieren, dass die Wachstums- und Ausbaupläne des Flughafens massive Auswirkungen auf das Klima und die Gesundheit haben werden. Die Pistenverlängerungen sind zwei weitere Bausteine, die Kapazitäten zu erweitern. Das Sicherheitsargument ist vorgeschoben. Auch die Massnahmen zugunsten Moor- und Naturschutz können die Nachteile der Pistenverlängerungen nicht wettmachen.

Er unterstreicht die Forderungen vorangegangener RednerInnen für die strikten Betriebszeiten bis 23.00 Uhr. Das geltende Recht muss durchgesetzt werden. Zudem müssen die Ausnahmen nach 23 Uhr besser dokumentiert werden. Es braucht eine frei einsehbare Begründung für jeden Flug, der nach 23:00 Uhr landet oder startet. Die Slots müssen reduziert werden. Die Zürcher Wirtschaft hängt nicht vom Flughafen ab. Sie lebt von den gesunden KMUs. 2019 sind 23 Airlines Konkurs gegangen, weil die Flugpreise viel zu tief sind. Das ist keine nachhaltige Wirtschaft.

Regierungsrätin Walker Späh bedankt sich für die Voten. Der Regierung wird ein anspruchsvolles Programm mitgegeben. Der Regierungsrat setzt sich für die siebenstündige Nachtruhe ein, der Verspätungsabbau ist aber rechtmässig. Sie ist überzeugt, dass mit den Pistenverlängerungen der Verspätungsabbau innerhalb der normalen Betriebszeiten möglich sein wird. Sie verweist darauf, dass per Ende 2019 der Verspätungsabbau verbessert werden konnte. Ein wirksames Instrument war die Erhöhung der Gebühren.

Für die Volkswirtschaftsdirektion sind neben den Anliegen der Bevölkerung auch die Anliegen der Wirtschaft wichtig. So gehören auch die Arbeitsplätze zum Wohl der Bevölkerung. Der Flughafen Zürich ist für die ganze Schweiz wichtig und braucht die Hub-Funktion.



## 8. Zusammenfassung und Verabschiedung

RR Carmen Walker Späh bedankt sich für die angeregte Diskussion. Das Protokoll wird innert nützlicher Frist den Teilnehmenden zugestellt. Sie ist optimistisch, dass an der nächsten Sitzung auch wieder ein Apéro möglich sein wird.

Ende der Sitzung: 20.00 Uhr

Zürich, den **08. Juli 2021**

Die Vorsitzende



Regierungsrätin Carmen Walker Späh

**Beilagen:** Präsentationen