



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion

Konsultative Konferenz Flughafen Zürich

Protokoll der 20. Konsultativen Konferenz Flughafen Zürich (KKFZ) vom 7. Juni 2021

- Ort:** Konferenzzentrum Walcheturm, Stampfenbachplatz, Zürich
- Zeit:** 18.00 bis 19.30 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
Felix Schwarz, Amt für Mobilität F/L, Volkswirtschaftsdirektion
Rico Taisch, Amt für Mobilität F/L, Volkswirtschaftsdirektion
Beatrice Henes, Generalsekretariat Volkswirtschaftsdirektion
Karin Hauser, Generalsekretariat Volkswirtschaftsdirektion
- Protokoll:** Walter Schenkel, synergo GmbH

Teilnehmende Bezirksvertretungen:

Bezirk Affoltern	Clemens Grötsch
Bezirk Andelfingen	Walter Staub
Bezirk Bülach	René Huber Peter Senn
Bezirk Dielsdorf	Roland Niesper
Bezirk Dietikon	Simon Wirth
Bezirk Hinwil	Teodoro Megliola
Bezirk Pfäffikon	Ueli Müller
Bezirk Uster	Roland Humm
Bezirk Winterthur	Katrin Cometta Georg Brunner
Bezirk Zürich	Michael Baumer



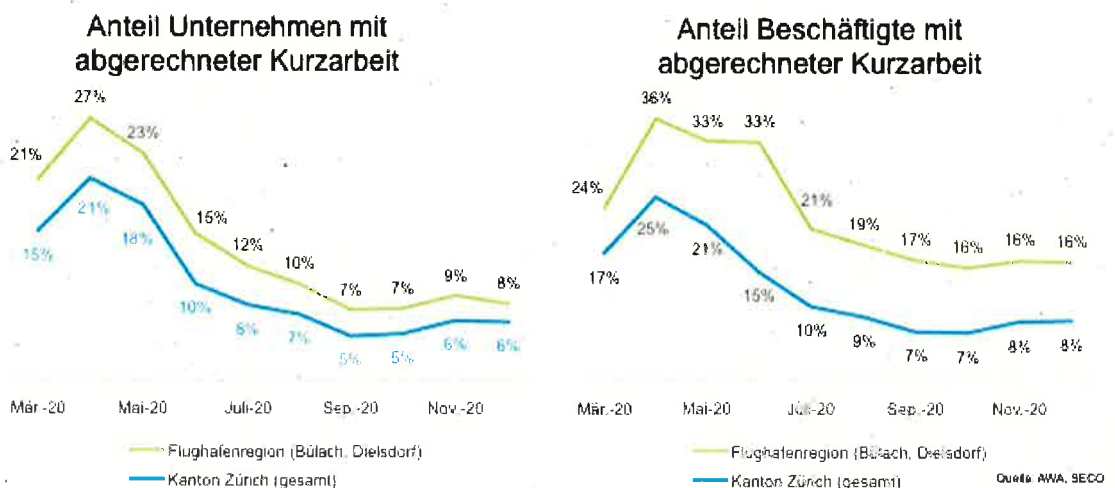
1. Begrüssung und Protokoll

Regierungsrätin Carmen Walker Späh begrüsst die Vertreterinnen und Vertreter der Bezirke und stellt die anwesenden Fachpersonen vor (siehe Seite 1). Die Teilnehmenden haben die Traktanden erhalten und sind damit einverstanden. Das Protokoll der 19. Konsultativen Konferenz (KKFZ) vom 27. September 2018 wird verdankt. Heute findet die 20. KKFZ statt. Im letzten Jahr musste wegen Corona und dem Versammlungsverbot darauf verzichtet werden. Der persönliche Austausch ist aber wichtig. Mit Blick auf das hochaktuelle Thema von heute ist der Zeitpunkt für eine physische Veranstaltung deshalb perfekt.

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.

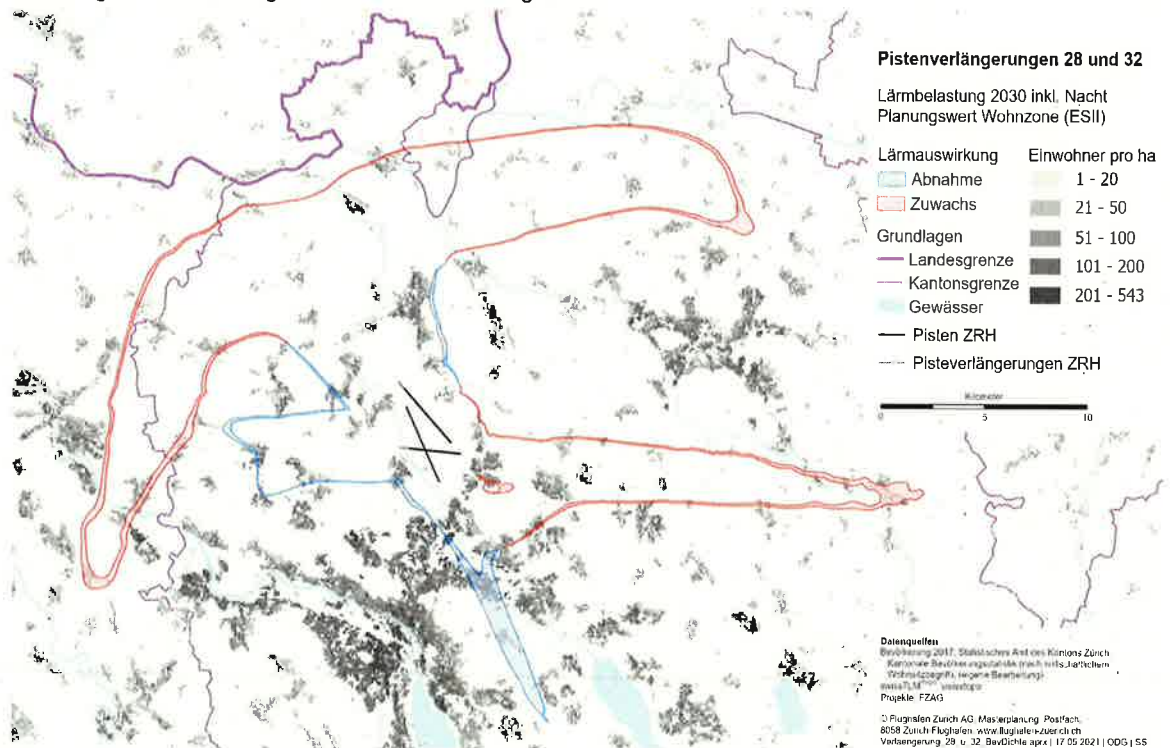
Die Piste 28 soll um 400 Meter nach Westen und die Piste 32 um 280 Meter nach Norden verlängert werden. Es handelt sich dabei um relativ kleine Eingriffe. Sie erfordern weder einen Pistenneubau noch eine Neukonfiguration des bestehenden Pistensystems. Nebst der Pistenverlängerung muss im Westen eine zusätzliche Brücke über die Glatt gebaut werden. Die Glattrenaturierung ist ohnehin geplant. Ebenso müssen die Kantonsstrasse sowie die Rad-, Fuss- und Bladerwege verschoben werden. Siedlungs- und Industriegebiete sind nicht tangiert. Die Verlängerung der Piste 32 ist innerhalb des heutigen Flughafengeländes. Die Kantonsstrasse ist nicht betroffen. 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 Paragraph 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.

3. Fragen, Varia

Die teilnehmenden Vertreterinnen und Vertreter der Bezirke bringen Fragen und kritische Inputs ein. RR Walker Späh und die Fachpersonen geben Antwort.

Roland Niesper, Bezirk Dielsdorf, fragt, ob es Zahlen gibt, wie oft sich Piloten „spontan“ entscheiden, wegen den Wetterbedingungen vom Ost- auf den Südanflug zu wechseln?

Gemäss Stefan Tschudin kommt das nicht häufig vor, vielleicht 1-2mal pro Abend. Wenn die Verfügbarkeit nicht gegeben ist, könnten solche Entscheidungen häufiger gefällt werden. Bei nasser Piste oder starken Winden muss heute sowieso auf Südanflug umgestellt werden.

Clemens Grötsch, Bezirk Affoltern, möchte nochmals geklärt haben, ob die Verlängerung der Piste 28 um 400 Meter keinen Einfluss auf die Starts auf diese Piste hat, sondern die Landungen im Ostkonzept erleichtert.

Stefan Tschudin bestätigt, dass die Starts gleich abgewickelt werden wie heute. Der Steigflug ist durch die Topographie gegeben, nicht durch Pistenlänge. Die startenden Flugzeuge gewinnen vom gleichen Punkt aus an Höhe. Hingegen wird die Piste 28 landetauglich für grössere Flugzeuge.

René Huber, Bezirk Bülach, erkundigt sich, ob es eine zeitliche Vorstellung gibt, bis wann die Volksabstimmung stattfinden könnte.

RR Walker Späh möchte hierzu keine Zeitangabe machen, weil der Prozess schwierig abzuschätzen ist. Nur schon der Kantonsrat wird intensiv darüber beraten. Hinzu kommt, dass im Kantonsrat die Geschäftslast gross ist. Auch Referendumsfristen müssen beachtet werden. Vorhin ist von einem Baubeginn frühestens im Jahr 2030 gesprochen worden. Das wäre aber sehr optimistisch.



Ueli Müller, Bezirk Pfäffikon, befürchtet, dass mit der Pistenverlängerung mehr Landungen vom Osten her stattfinden. Gibt es dafür weniger Starts Richtung Osten?

Grundsätzlich ist es so, dass mehr Landungen vom Osten her möglich werden und der Süden entlastet wird. Gemäss Stefan Tschudin sind im heutigen Bisenkonzept Oststarts auf der Piste 10 vorgesehen. Diese sollen eliminiert werden. Das Verfahren ist seit 2017 am Laufen, das BAZL muss darüber entscheiden. Die Pistenverlängerung hat aber keinen Zusammenhang mit dem sogenannten Betriebsreglement 2017. Die dort beantragten Änderungen der An- und Abflugrouten erfolgen unabhängig davon.

Katrin Cometta, Bezirk Winterthur, fragt, wie oft das Südkonzept am Abend zum Tragen kommt. Wird mit der Pistenverlängerung darauf verzichtet?

Gemäss Stefan Tschudin finden Südlandungen am Abend eher selten statt – in den Herbstmonaten, wenn die Sicht schlecht ist. Bei solchen Wetterlagen wird es weiterhin Südanflüge geben. Die Piste 28 ist eine Sichtanflugpiste und erfordert auch zukünftig etwas höhere minimale Sichtanforderungen. Es gibt Zahlen dazu, die Empa hat einen Bericht gemacht. Auch im Kantonsrat ist eine entsprechende Anfrage eingereicht worden. Die Unterlagen können beschafft werden.

Peter Senn, Bezirk Bülach, hat den Eindruck, dass heute ein Sicherheitsproblem besteht, weil die Pistenverlängerung mit Sicherheitsaspekten begründet wird.

Gemäss RR Walker Späh und Stefan Tschudin gibt es kein Sicherheitsproblem. Der Bund verlangt aber, dass die Komplexität am Flughafen abgebaut wird. Die Kreuzungspunkte müssen eliminiert werden. Es geht um die Verbesserung des Gesamtsystems gemäss SIL und Betriebsreglement. Zudem: Je stabiler der Flugbetrieb abläuft, desto weniger sogenannte „systemische Verspätungen“ wird es geben. Der Abbau der Verspätungen zwischen 23:00 und 23:30 Uhr muss früher umgesetzt werden.

Generell haben die Sicherheitsanforderungen und das Sicherheitsempfinden zugenommen (Beispiel Velohelm). Die tatsächliche Sicherheit ist höher als früher. Mit der Optimierung des Gesamtsystems können die Sicherheitsanforderungen besser erfüllt werden.

Roland Niesper, Bezirk Dielsdorf, bezweifelt die Aussagen und hat den Eindruck, dass mit den Pistenverlängerungen Kapazitätserhöhungen einhergehen. Ein alternativer Ansatz wäre, die Kapazitäten zu reduzieren. Ergänzt wird aus dem Plenum, dass die Kapazitäten insbesondere wegen den Nachtflügen reduziert werden müssten. Ab 22:45 Uhr dürften keine Slots mehr eingeplant werden. Mit der Pistenverlängerung können die Bewegungen gleichwertig auf das Nord- und das Ostkonzept verteilt werden (je 70 Bewegungen). Das führe doch zu mehr Kapazitäten.

Gemäss Stefan Tschudin steht die Eliminierung der Kreuzungssituationen im Vordergrund. Dieses Ziel hat nichts mit den Kapazitäten zu tun. Mit 70 Bewegungen bestimmt das Nordkonzept die Leistungsfähigkeit des Flughafens. Das Ostkonzept umfasst heute max. 60 Bewegungen. Die theoretisch vorhandenen Mehrkapazitäten sollen demgemäss zur Vermeidung von Verspätungen genutzt werden, wenn anstelle des Nordkonzepts das Ostkonzept zur Anwendung kommen muss. Es können dadurch den Tag hindurch die Verspätungen besser abgebaut werden, so dass nach 23:00 Uhr weniger Starts und Landungen stattfinden müssen. Bereits per Ende 2019 – so RR Walker Späh – haben sich der Verspätungsabbau und die Lärmsituation verbessert. Der SIL 2017 gibt der Sicherheit höchste Priorität. Die Zürcher Regierung hat sich gegenüber dem Bund gegen Mehrkapazitäten gewehrt. So konnten mehr Abflüge in Richtung Süden über die Mittagszeit verhindert werden.



Georg Brunner, Bezirk Winterthur, ist der Ansicht, dass der Kanton zu wenig stark fordert die Nachtruhe zu sichern. Solche Forderungen müssten mit den Pistenverlängerungen verbindlich gekoppelt werden. Nach 23:00 Uhr muss der Flughafen einfach dicht sein. Gemäss RR Walker Späh ist der Regierungsrat gegen die strikte 7-Stunden-Nachtruhe. Der Flughafen könnte sonst die Rolle als internationaler Hub-Flughafen verlieren. Der Verspätungsabbau zwischen 23:00 und 23:30 Uhr muss weiterhin möglich sein. Es ist aber anzustreben, dass die systemischen Verspätungen vermieden werden. Juristisch gesehen kann der Kanton solche Verspätungen dem BAZL melden, nicht aber sanktionieren.

Walter Staub, Bezirk Andelfingen, fragt nach, warum neben der Piste 28 nicht auch die Piste 32 um 400 Meter verlängert wird? Weshalb wird die Piste 32 nur um 280 Meter verlängert?

Grundsätzlich geht es bei Piste 32 darum, dass grosse Langstreckenflieger gleich vom Dock E Richtung Norden starten können, ohne dass Pistenkreuzungen nötig sind. Letztlich ist es aber eine Kosten-Nutzen-Abwägung. Die Verlängerung der Piste 32 um 400 Meter hätte zu grossen Mehrkosten geführt.

Michael Baumer, Bezirk Zürich, findet es sinnvoll, wenn die Kapazitäten gemäss Betriebsreglement bei allen Wetterlagen besser verteilt werden und weniger Ausnahmesituationen beachtet werden müssen. So kann die normale Betriebszeit des Flughafens effizienter genutzt werden.

Ueli Müller, Bezirk Pfäffikon, findet, dass sich der Regierungsrat für die 7-Stunden-Nachtruhe aussprechen sollte. Es geht hier um eine Grundhaltung. Dem wird entgegnet, dass der Flughafen Zürich eine Hubfunktion wahrnehmen muss – volkswirtschaftlich gesehen für Zürich und für die ganze Schweiz. Es gibt in Europa keinen vergleichbaren Flughafen, der eine 7-Stunden-Nachtruhe hat.

Roland Humm, Bezirk Uster, fragt, ob mit den Pistenverlängerungen der Lärm reduziert werden kann. In der Summe gibt es keine Reduktion der Flugbewegungen, also auch keine Lärmreduktion. Das Gegenargument liegt in der Stabilität des Flugbetriebs: die Pistenverlängerungen werden zu weniger Lärmbetroffenen gemäss ZFI führen.

Walter Staub, Bezirk Andelfingen, fragt, ob bei Bise dann jeweils der ganze Betrieb auf Piste 16 Richtung Westen weg ist. Für Stefan Tschudin soll das so sein, das Verfahren läuft noch und liegt beim Bund. Über der Stadt Zürich soll nicht mehr abgedreht werden.

Ueli Müller, Bezirk Pfäffikon, befürchtet, dass der angestrebte Verspätungsabbau bei Langstreckenflügen nicht klappt, weil man die umsteigenden Passagiere abwarten muss. Es braucht einen wirksamen Hebel, dass Airlines auch dann starten, wenn noch nicht alle Anschlussflüge eingetroffen sind.

RR Walker Späh und Stefan Tschudin sehen die neuen Lärmgebühren als guten Hebel. Je später gestartet wird, desto teurer wird es. Swiss hat bereits reagiert und wartet nicht mehr alle Anschlussflüge ab. Im September 2019 sind die Lärmgebühren vervierfacht worden und haben Wirkung gezeigt. Generell braucht das Umsteigen rund 40 Minuten. Auch durch den Tag hindurch sollen weitere operative Massnahmen umgesetzt werden, um nicht alle Anschlussflüge abwarten zu müssen. Unter dem Strich sind die Betriebszeiten in den letzten Jahren um zwei Stunden verkürzt worden. Weitere Kürzungen sind kaum mehr möglich, ohne dass die internationale Funktion des Flughafens in Frage gestellt wird.



4. Zusammenfassung und Verabschiedung

RR Carmen Walker Späh dankt für die Teilnahme und die angeregte Diskussionen. Am Donnerstag folgt noch das Info-Forum. Sie ist zuversichtlich, dass an der nächsten KKFZ auch wieder ein Apéro möglich sein wird.

Ende der Sitzung: 19.30 Uhr

Zürich, den **08. Juli 2021**

Die Vorsitzende



Regierungsrätin Carmen Walker Späh

Beilagen: Präsentationen