



Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion

## Info-Forum Flughafen Zürich

### Protokoll des 16. Info-Forums Flughafen Zürich vom 7. November 2023

**Ort:** Foyer Katholische Kirche Liebfrauen, Weinbergstrasse 36, 8006 Zürich  
**Zeit:** 18.00 bis 20.00 Uhr  
**Anwesend:** Carmen Walker Späh, Regierungsrätin, Volkswirtschaftsdirektion, Vorsitz  
Mark Dennler, Amt für Mobilität F/L, Volkswirtschaftsdirektion  
Nico Menzato, Kommunikation, Volkswirtschaftsdirektion  
**Protokoll:** Walter Schenkel, synergo GmbH

#### Teilnehmende VertreterInnen der Interessenorganisationen:

Fair in Air	Urs Dietschi Georg Brunner
Fluglärmforum Süd	Stephan Oehen
Fluglärmsolidarität	Walter Rohr Rolf Schmid
Hauseigentümerverband Dübendorf & Oberes Glattal	Urs P. Nägeli
IG Nord	Peter Senn Heinrich Ueberwasser
IG pro zürich 12	Walter Oertle Thomas Lohmann
Pro Flughafen	Christian Bretscher
Quartierverein Schwamendingen	Alfons Nievergelt Pascal Schärer
Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich	Robert Bänziger
Stiftung gegen Fluglärm	Adolf Spörri Christiane Ehrensperger
Verein Flugschneise Süd – NEIN	Edi Rosenstein Urban Scherrer
Verein Ikarus Erben	Karin Joss Maya Lohrer
Verein Pro Gesundheit und Umwelt unteres Furttal	Eberhard Walther
Verein Region Ost	Cornelia Bachmann Katrin Cometta



## 1. Begrüssung

Regierungsrätin Carmen Walker Späh begrüsst die Vertreterinnen und Vertreter der Interessenorganisationen und stellt die anwesenden Fachpersonen vor (siehe Seite 1).

Die letzte Veranstaltung liegt zwei Jahre zurück. Der Kantonsrat hat in der Zwischenzeit seine Beratungen über die Weisung des Regierungsrats zur Einreichung des Plangenehmigungsgesuchs für die Pistenverlängerungen abgeschlossen und die Weisung genehmigt. Der Regierungsrat hat im Sommer 2023 die Überarbeitung seiner Flughafenpolitik und der Eigentümerstrategie beschlossen. Deshalb ist jetzt der richtige Zeitpunkt, um das Info-Forum durchzuführen.

Im ersten Teil des heutigen Abends wird die überarbeitete Flughafenpolitik und im zweiten Teil die Eigentümerstrategie vorgestellt. Abschliessend können Fragen und Diskussionspunkte dazu eingebracht werden. Danach folgt eine Präsentation im Namen der Organisationen Bürgerforum Küssnacht, Fair-in-Air, Fluglärmsolidarität, IG pro zürich 12, Stiftung gegen den Fluglärm, Verein Flugschneise Süd Nein, Verein IDEA Flugplatz Dübendorf sowie Verein Ikarus Erben.

## 2. Flughafenpolitik und Eigentümerstrategie

RR Walker Späh erläutert die überarbeitete Flughafenpolitik und Eigentümerstrategie: Die letzte Fassung der Flughafenpolitik stammt aus dem Jahr 2004 (RRB Nr. 1724/2004). Deshalb wurde eine Standortbestimmung und Aktualisierung der regierungsrätlichen Haltung zur Flughafenpolitik durchgeführt. Die Flughafenpolitik dient als Grundlage für die Haltung des Kantons Zürich gegenüber dem Bund, welcher für die Luftfahrt zuständig ist, sowie gegenüber des Flughafens Zürich. Die Flughafenpolitik formuliert mit Blick auf die Mitwirkungsmöglichkeiten des Kantons die Vorstellungen und Erwartungen vom Regierungsrat zur zukünftigen Entwicklung des Flughafens.

Bei der Eigentümerstrategie stammt die letzte Fassung aus dem Jahr 2015. Gemäss Richtlinien des Regierungsrates über die Public Corporate Governance muss die Eigentümerstrategie für Beteiligungen alle vier Jahre überprüft und bei Bedarf nachgeführt werden. Diese Vorgabe gilt auch für die Flughafen Zürich AG (FZAG). Aufgrund der Corona-Pandemie hat sich dieser Prozess verzögert. Die Eigentümerstrategie ist ein Instrument des Regierungsrates und seiner Direktionen zur entsprechenden Steuerung der Beteiligung an der Flughafen Zürich AG. Die in der Eigentümerstrategie festgelegten Erwartungen an die FZAG basieren auf den strategischen Zielen der kantonalen Flughafenpolitik. Wichtig ist hierbei, dass sich die Eigentümerstrategie von der FZAG-Unternehmensstrategie unterscheidet.



## 2.1 Flughafenpolitik

Die überarbeitete Flughafenpolitik ist neu gegliedert in vier Leitlinien zur Flughafenpolitik und mit klaren Zielen und Handlungsanweisungen. Stärkeres Gewicht erhielten die Umwelt und die Abstimmung mit der landseitigen Mobilität. Die Flughafenpolitik verfolgt die folgenden Ziele:

**Erstens:** Eine Flughafeninfrastruktur, die eine qualitativ hochstehende Erreichbarkeit des Wirtschafts- und Lebensraums sicherstellt und mit den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung in Einklang steht. Sicherzustellen ist dies durch einen zuverlässigen, qualitativ hochstehenden und wettbewerbsfähigen Flughafen. Wichtig ist, dass der Flughafen ein Landesflughafen ist, d.h. der Regierungsrat bekennt sich zum Drehkreuz am Flughafen Zürich und zur SWISS als Homecarrier.

**Zweitens:** Der Flughafen muss einen sicheren Betrieb gewährleisten. Dies ist eine zentrale Anforderung an einen Flughafen. Der Regierungsrat unterstützt darum bauliche und betriebliche Massnahmen, welche die Sicherheitsmarge und die Stabilisierung des Betriebs erhöhen. Eine wichtige Herausforderung in den nächsten Jahren stellt die Erhöhung der Sicherheitsmarge auf den sich kreuzenden Pisten und An- und Abflugrouten dar. Um diese zu erhöhen, sollen die Pisten 28 und 32 verlängert werden. Das Stimmvolk wird im nächsten Jahr darüber befinden.

**Drittens** ist der Flughafen Zürich auch ein wichtiger Industrie- und Dienstleistungsbetrieb, wichtig für KMU, ein gewichtiger Arbeitgeber und ein wesentlicher Standortfaktor für den Grossraum Zürich. Die verschiedenen Wirtschaftsaktivitäten am und um den Flughafen generieren Wertschöpfung und schaffen Arbeitsplätze in Zürich und den angrenzenden Kantonen. Das soll auch in Zukunft so bleiben. Der Regierungsrat verlangt deshalb einen Flughafen, der die Wertschöpfung in der Region stärkt. 27'000 Arbeitsplätze sind direkt mit dem Flughafen verknüpft. Der Regierungsrat will dem Sorge tragen.

**Viertens** verlangt der Regierungsrat einen Flughafen, der für einen vorbildlichen Umgang mit Umweltaspekten einsteht. Der technologische Fortschritt hat in den letzten Jahrzehnten zu einer kontinuierlichen Reduktion der Lärmemissionen der Flugzeuge geführt. Eine ähnliche Entwicklung ist auch für die Zukunft zu erwarten. Beeinträchtigungen von der Bevölkerung durch den Flugbetrieb sind deshalb möglichst gering zu halten. Und der Regierungsrat erwartet von der FZAG, dass sie alle betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Anstrengungen unternimmt, um die Emissionen zu begrenzen.

Der **fünfte** Punkt betrifft den Klimaschutz. Die FZAG ist in Bezug auf das Klima sehr aktiv, um die Umwelt- und Klimaziele des Regierungsrates zu erreichen. Der Kanton Zürich strebt mit seiner langfristigen Klimastrategie an, bis 2040, spätestens bis 2050, klimaneutral zu sein. Die FZAG hat sich dieses Ziel ebenfalls gesetzt und ist sehr aktiv. Die Ziele gehen über jene des Bundesrates hinaus. Die Investitionen des Flughafens in Richtung Klimaneutralität sind weit fortgeschritten. Die Ziele können erreicht werden.

Der **sechste** Punkt: Die Beziehungen zwischen der Bevölkerung, den Behörden und dem Flughafen werden aktiv gepflegt.



## 2.2 Eigentümerstrategie

Die Eigentümerstrategie hat sich grundsätzlich bewährt. Ergänzungsbedarf hat es im Bereich Schutz der Bevölkerung und der Umwelt gegeben. Hier sind neue Erwartungen an die FZAG in Bezug zu Lärm und Klimaschutz hinzugekommen.

### Zum Lärm

Die FZAG ist verpflichtet, den Flugbetrieb zu den gesetzlich vorgegebenen Betriebszeiten von 06.00 bis 23.00 Uhr aufrechtzuerhalten. Zudem ist die Zeit von 23.00 bis 23.30 Uhr für den bewilligungsfreien Verspätungsabbau vorgesehen (Bundesgerichtsentscheid). Die Zahl von den Flügen zu dieser sensiblen Zeit soll aber so gering wie möglich sein.

Die vom Bund angeordneten und von der Flughafen Zürich AG ergriffenen Massnahmen haben in der jüngsten Vergangenheit punktuelle Verbesserungen ergeben (Slot Freeze, angepasstes Gebührenreglement). Leider kann die Grenze nach 23.00 Uhr im täglichen Flugbetrieb regelmässig nicht eingehalten werden. Der Kanton Zürich erwartet von der Flughafen Zürich AG, dass sie alle betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Anstrengungen unternimmt, um Verspätungen nach 23.00 Uhr zu verringern. Auch die Pistenverlängerungen werden dazu einen Beitrag leisten.

### Zum Klima

Die langfristige Klimastrategie vom Kanton Zürich hält fest, dass die Eigentümerstrategie aller kantonalen Beteiligungen überprüft werden müssen. Und dass sie mit allfälligen Vorgaben im Sinne von der langfristigen Klimastrategie zu ergänzen sind.

Der Kanton Zürich erwartet, dass sich die Flughafen Zürich AG bezüglich Netto-Null Treibhausgasemissionen im eigenen Unternehmen an der zeitlichen Zielvorgabe der langfristigen Klimastrategie des Kantons Zürich orientiert. Die Flughafen Zürich AG muss ihre Partner aktiv dazu anhalten, ihre Treibhausgasemissionen zu senken. Zudem erwartet der Kanton Zürich, dass sich die Flughafen Zürich AG für die Ablösung der fossilen Treibstoffe durch «Sustainable Aviation Fuels» (SAF) am Flughafen Zürich einsetzt und dabei eine Vorreiterrolle einnimmt. SAF sind nach heutigem Wissensstand ein vielversprechendes Mittel, um fossile durch erneuerbare Energien zu ersetzen. Die Flughafen Zürich AG leistet dabei einen wichtigen Beitrag, indem sie einerseits Prozesse für den Import von SAF mitentwickelt und andererseits mit dem Unternehmen Synhelion eine Übereinkunft hat, zukünftig synthetischen Treibstoff zu kaufen.

Die FZAG strebt an, ihre eigenen Treibhausgasemissionen bis 2040 auf Netto-Null zu senken. Das entspricht der zeitlichen Zielvorgabe der langfristigen Klimastrategie des Kantons. Erreicht werden soll das Ziel unter anderem durch Gebäudesanierungen und eine Modernisierung von der Energieversorgung. Zudem stellt die FZAG ihre Fahrzeugflotte am Flughafen Zürich schrittweise auf Elektro-Antriebe um.

Der Klimawandel ist eine gesellschaftliche Herausforderung und somit eine Gemeinschaftsaufgabe. Die Ziele von der langfristigen Klimastrategie können nur durch ein gemeinsames Vorgehen erreicht werden.



### 3. Stand und weiteres Vorgehen

RR Walker Späh verweist auf die Verbindlichkeit der Flughafenpolitik und der Eigentümerstrategie für den Regierungsrat und die kantonale Verwaltung. Der Regierungsrat hat am 12. Juli 2023 die Flughafenpolitik (RRB Nr. 923/2023) und Eigentümerstrategie (RRB Nr. 924/2023) festgelegt. Die Eigentümerstrategie bedarf neu der Genehmigung durch den Kantonsrat. Diese Genehmigung steht noch aus.

### 4. Fragen und Diskussion

Urs Dietschi, Fair-in-Air, unterstreicht, dass der Flughafen „auch eine Tankstelle ist“. Bis 2040 soll der Anteil der «Sustainable Aviation Fuels» (SAF) 38 % betragen. Rolf Schmid, Fluglärmsolidarität, setzt hierzu ein Fragezeichen.

Mark Dennler, Amt für Mobilität, hält fest, dass der Bund die Beimischquote festsetzt. Die Schweiz liegt im Rahmen der EU-Regulierung. Im Tanklager bei Rümlang wird SAF mit Kerosin gemischt. Die Flugzeuge werden mit gemischtem Treibstoff betankt. Das Mischen mit SAF funktioniert gut, so dass die Beimischquote langfristig auf 100 % erhöht werden könnte. Es laufen Zertifizierungsprozess der Treibwerkhersteller, damit diese die entsprechende Verbrennung sicherstellen. Auch Fluggesellschaften müssen sich darauf einstellen.

Katrin Cometta, Verein Region Ost, ist der Ansicht, dass der frühere Begriff „Schutz der Bevölkerung“ besser war als der aktuelle Begriff „Beeinträchtigung der Bevölkerung“. Auch der Begriff „Beziehungspflege“ sei ungeeignet. Im Zentrum der Flughafenpolitik gegenüber der Bevölkerung sollte die Vertrauensbildung stehen.

Mark Dennler entgegnet, dass einzelne Begrifflichkeiten angepasst worden sind. Das Vertrauen in den Flughafen hätte aber nach wie vor dasselbe Gewicht. So hält die Eigentümerstrategie denn auch die Erwartung fest, dass die Flughafen Zürich AG jährlich auf transparente Weise Rechenschaft über die Entwicklung der Auswirkungen auf die Umwelt, die ergriffenen Massnahmen und ihre Wirkung ablegt.

In Bezug auf die angestrebte Pistenverlängerung geht Mark Dennler davon aus, dass die Anzahl verspäteter An- und Abflüge nach 23 Uhr reduziert werden kann. Die Ursachen von Verspätungen sind komplex, sie entstehen durch weltweite Abhängigkeiten. Die Pistenverlängerungen korrigieren systemische Instabilitäten. Dazu gehört auch das Wetter. Es gibt immer mehr Bisentage. Die Pistenverlängerungen erhöhen hier die Stabilität.

Aus dem Kreis der Teilnehmenden gibt es mehrere Voten zu den Verspätungen. Die Slotvergabe werde teilweise bewusst nach 23 Uhr eingeplant, um die vorher entstandenen Verspätungen abzubauen. Auch Schweizer Fluggesellschaften nutzen diese halbe Stunde systematisch. Es wird auf einzelne Flüge verwiesen (z.B. aus Johannesburg), welche Umwege fliegen und deren Anflugroute zu Verspätungen führen würden. Da werde zu wenig Druck ausgeübt. Der Kanton sollte die vielen Verspätungen nach 23 Uhr nicht einfach hinnehmen. Gemäss Bundesgerichtsentscheid 2010 müsste der Flughafen zwischen 23 bis 6 Uhr geschlossen sein (mit bewilligungsfreiem Verspätungsabbau zwischen 23.00 und 23.30).



Walter Rohr, Fluglärmsolidarität, macht auf die Unterschriftensammlung für die Flughafen-Nachtruhe-Initiative aufmerksam. Der Regierungsrat habe doch drei Verwaltungsräte in der FZAG und könnte so auf die Slotverteilung Einfluss nehmen. Am Mittag würden zu viele Slots vergeben, so dass sich diese bis in den Abendstunden verschieben. Im Flughafengesetz § 3 beträgt die Nachtflugsperrzeit sieben Stunden. Die Lärmgrenzen gemäss Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) würden aber ständig überschritten. Sogar Frankfurt als sehr grosser Flughafen halte mittlerweile die Nachtruhe ein.

RR Walker Späh erwähnt, dass die Slots durch eine unabhängige Gesellschaft vergeben werden. Die Geschäftsleitung kann hier Einfluss nehmen, nicht aber der Verwaltungsrat. Das Betriebsreglement ist Bundessache, der Regierungsrat kann auf Betriebsoptimierung hinwirken. Änderungen im Betriebsreglement, welche lärmrelevant sind, benötigen die Zustimmung des Verwaltungsrats und des Kantons. In zentralen Punkten wie beispielsweise der Flughafeninfrastruktur hat die Bevölkerung das letzte Wort.

Grundsätzlich ist sich der Kanton der Problematik von Verspätungen bewusst und hat sich gegenüber dem Bund bzw. Bundesrat Röstli sehr deutlich geäussert. Die Verspätungen nach 23.30 Uhr überprüft der Kanton sehr genau und übermittelt diese dem BAZL. Daraus muss das BAZL die nötigen Konsequenzen ziehen.

Urban Scherrer, Verein Flugschneise Süd, fragt nach, ob es Bestrebungen gebe, die deutsche Verordnung (DVO) abzuschaffen. Diese sei letztlich der Grund für den unbefriedigenden Umgang mit den Verspätungen. Hinzu kommt – so Walter Rohr – dass die Mehrheit der Flugzeuge deutschen Fluggesellschaften gehöre.

Die DVO gehört gemäss RR Walker Späh zu den Diskussionen rund um den Staatsvertrag und liegt in der ausserpolitischen Kompetenz des Bundes. Der Zürcher Regierungsrat kann nur auf den Bundesrat Einfluss nehmen. Gemäss Informationen aus dem benachbarten Bundesland ist die DVO in Berlin kein Thema.

Für Cornelia Bachmann, Verein Region Ost, bestimmt der Bund die Regeln. Gemäss einer früheren Medienmitteilung (2018) stellt das BAZL die Lärmbelastungen bzw. Lärmberechnungen in Frage. Es sieht künftige Kapazitäten bei 320'000 Flugbewegungen. Dem BAZL geht es um die Befriedigung der Nachfrage. Der Kanton sollte dem stärker entgegengetreten.

RR Walker Späh bestätigt, dass der Begriff „Nachfrageorientierung“ nicht mehr zeitgemäss ist. Die Prognosen 2014 des Bundes hat der Kanton kritisiert. 320'000 Flugbewegungen sind nicht realistisch. Das heutige System muss bereits fein austariert werden, um 280'000 Flüge leisten zu können. Niemand will eine Minderung des Lärmschutzes, die Abgrenzungslinien gemäss ZFI sind für die Regionen verlässlich, weil sie so wissen, wo gebaut und wo nicht gebaut werden kann.

Mark Dennler weist darauf hin, dass der Flughafen die Kapazitäten als Landesflughafen einhalten muss. Eine Selbstbeschränkung ist nicht vorgesehen. Der Kanton unterstützt die Lärmreduktion, insbesondere auch in den Randstunden. Er hat sich für den Slotfreeze und das Gebührensystem stark gemacht. Heute liegen die Flugbewegungen bei 270'000.

Zur Frage betreffend Klimastrategie 2040/50 erwähnt Mark Dennler einen entsprechenden Index. Der Flughafen wird mindestens Stufe 4 erreichen, und zwar nicht über Kompensationen. Der Flughafen wird die Klimaziele erreichen.



## 5. Präsentation

Urs Dietschi präsentiert im Namen des Forums X, der Dachverband verschiedener Bürgerorganisationen, die Sichtweise der Organisationen. Sie wehren sich gegen die Nachtflüge. Die Nachtruhe sei auch während der COVID-Pandemie nicht eingehalten worden. Ausserdem seien die am Info-Forum 2021 aufgeworfenen Fragen nicht beantwortet worden. Das Forum X sieht keine wirkungsvollen Lenkungsmaßnahmen und keine Verhaltensänderungen bei den Fluggesellschaften. Der Swiss beispielsweise werde das Bussgeld wieder zurückgestattet.

Die Bedürfnisse der Wirtschaft würden dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung übergeordnet. Tatsächlich sei aber die wirtschaftliche Abhängigkeit weniger gross als angenommen. Im Gegensatz zu den Flugbewegungen und den Passagieren sei das BIP im Corona-Jahr kaum eingebrochen (Folie 3). Auch bei den Import-Export-Zahlen werde mit falschen Zahlen gerechnet: Das Kerosin werde beim Transportvolumen dazugerechnet. Die Luftfracht mache beim gesamten Frachttransport einen minimalen Anteil aus.

Zahlen zur Gesundheit der Menschen in Abhängigkeit vom Flughafen werden nicht erhoben. Es sei wissenschaftlich erwiesen, dass aufgrund von Nachtflügen gesundheitliche Probleme auftreten (Folie 5). Auch mit der Einführung des ZFI sei das Problem nicht gelöst worden. Das «normale» Gewerbe muss sich an Lärmgesetze halten, nicht aber der Flughafen. Der Regierungsrat habe die Pflicht, für die Gesundheit der Bevölkerung zu sorgen. Das Interesse der Bevölkerung müsse über den Interessen der Wirtschaft stehen. Mit der DVO schützt Deutschland seine Bevölkerung. Die Zürcher Bevölkerung müsste das gleiche Recht haben.

In Folie 6 sind verspätete Landungen und Starts nach 23.30 Uhr an einem normalen Tag abgebildet. Diese verspäteten Nachtflüge sind die Regel, die Betriebszeiten werden ständig aufgeweicht. Slots werden auch nach 23 Uhr vergeben. Dies müsste unterbunden werden. Die meisten Verspätungen sind keine sogenannten hubrelevanten Flüge, sondern Charterflüge.

Der Flughafen möchte bis 2040 50 Mio. Passagiere abwickeln. Das entspricht rund 424'000 Flugbewegungen, obwohl die Grenze gemäss Gesetz bei 320'000 Flugbewegungen liegt. Es läuft also auf einen Kapazitätsausbau hinaus. Zürich sollte als City-Flughafen und nicht als Hub behandelt werden. Hinzu kommen u.U. noch 20'000 Flugbewegungen auf dem Flughafen Dübendorf. Dieses zivile Aviatikprojekt verträgt sich nicht mit dem Flughafen Kloten.

Das Forum fordert die strikte Einhaltung der Lärmschutzverordnung. Die Nachtruhe muss sieben Stunden betragen. Der ZFI hat keine Besserung gebracht. Der Regierungsrat darf sich nicht hinter dem BAZL verstecken. Der Flughafen könne mit 250'000 Bewegungen – so auch die Aussage des früheren Flughafen-CEO – gut leben.

Die Absage des Info-Forums im Frühling 2023 wird kritisiert. Damals hätte die Vorlage der Pistenverlängerungen thematisiert werden müssen. Das Forum X stellt sich gegen die Pistenverlängerungen, dies führe zu einem Kapazitätsausbau.



## 6. Zusammenfassung und Verabschiedung

RR Carmen Walker Späh bedankt sich für die Diskussion. Das Protokoll wird den Teilnehmenden zugestellt.

Ende der Sitzung: 20.00 Uhr

Zürich, den

15.1.24

Die Vorsitzende

Regierungsrätin Carmen Walker Späh

**Beilagen:** Präsentationen