



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion

Konsultative Konferenz Flughafen Zürich

Protokoll der 21. Konsultativen Konferenz Flughafen Zürich (KKFZ) vom 6. November 2023

Ort: Kaspar-Escher-Haus (KEH), Neumühlequai 10, Zürich, im Sitzungszimmer
Nr. 331 (3. Stock)

Zeit: 18.00 bis 19.30 Uhr

Anwesend: Carmen Walker Späh, Regierungsrätin, Volkswirtschaftsdirektion, Vorsitz
Markus Traber, Amt für Mobilität, Volkswirtschaftsdirektion
Mark Dennler, Amt für Mobilität F/L, Volkswirtschaftsdirektion
Nico Menzato, Kommunikation, Volkswirtschaftsdirektion

Protokoll: Nathalie Heiniger, synergo GmbH

Teilnehmende Bezirksvertretungen:

Bezirk Bülach

René Huber

Roman Schmid

Bezirk Meilen

Sascha Ullmann

Bezirk Pfäffikon

Simon Mösch

Bezirk Zürich

Michael Baumer



1. Begrüssung und Protokoll

Regierungsrätin Carmen Walker Späh begrüsst die 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 20. Konsultativen Konferenz (KKFZ) vom 7. Juni 2021 wird verdankt. Heute findet die 21. KKFZ statt. Die letzte Veranstaltung liegt bereits zwei Jahre zurück. Der Kantonsrat hat in der Zwischenzeit seine Beratungen über die regierungsrätliche Weisung 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. Im März 2024 kommt es zur Volksabstimmung über die Pistenverlängerung. Aus diesen Gründen ist jetzt der richtige Zeitpunkt, um die KKFZ durchzuführen.

RR Walker Späh stellt den Ablauf der heutigen Veranstaltung vor. Im ersten Teil wird die überarbeitete Flughafenpolitik und im zweiten Teil die Eigentümerstrategie vorgestellt.

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 als Standortkanton des nationalen Flughafens gegenüber dem Bund, welcher für die Luftfahrt zuständig ist, sowie gegenüber des Flughafen Zürich. Die Flughafenpolitik formuliert mit Blick auf die Mitwirkungsmöglichkeiten des Kantons die Vorstellungen und Erwartungen des Regierungsrates zur zukünftigen Entwicklung des Flughafens.

Die letzte Fassung der Eigentümerstrategie stammt aus dem Jahr 2015. Gemäss Richtlinien des Regierungsrates über die Public Corporate Governance muss die Eigentümerstrategie für Beteiligung des Kantons 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. Die bewährten Ziele werden fortgesetzt und durch neue ergänzt. 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. 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, 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 er 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.

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 der Bevölkerung durch den Flugbetrieb sind 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. 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. «THE CIRCLE» ist bereits heute CO₂ neutral. Auch weitere Bestrebungen durch umweltfreundliche Fahrzeugflotten und die Ausrichtung technischer Einrichtungen an den Klimazielen werden angestrebt.

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 von 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. Jedoch sollen systemische Verspätungen reduziert und die Zahl der Flüge in dieser sensiblen Zeit insgesamt so gering wie möglich gehalten werden.

Flüge nach 23.00 Uhr fallen in die sogenannte 2. Nachtstunde gemäss der Lärmschutz-Verordnung des Bundes. Leider kann die Grenze nach 23.00 Uhr im täglichen Flugbetrieb regelmässig nicht eingehalten werden. Die von Bund angeordneten und von der FZAG ergriffenen Massnahmen haben in der Vergangenheit aber punktuelle Verbesserungen ergeben. So hat die Beschränkung der Slots in den Abend- und Nachtstunden zur Verbesserung der Situation beigetragen, es bestehen aber weiterhin betriebliche Herausforderungen und Wetterumstellungen, welche zu Verspätungen beitragen. 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.

Zur Klimawirkung

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 der langfristigen Klimastrategie zu ergänzen sind.

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 der Energieversorgung. Ausserdem stellt die FZAG ihre Fahrzeugflotte am Flughafen Zürich schrittweise auf elektrische Antriebe um.

Der Kanton Zürich erwartet von der Flughafen Zürich AG, dass sie ihre Partner aktiv dazu anhält, ihre Treibhausgasemissionen ebenfalls zu senken. Zudem erwartet der Kanton Zürich, dass sich die FZAG 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 FZAG 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.

Der Klimawandel ist eine gesellschaftliche Herausforderung und somit eine Gemeinschaftsaufgabe. Die Ziele 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 die Eigentümerstrategie (RRB Nr. 924/2023) festgelegt. Die Eigentümerstrategie bedarf der Genehmigung durch den Kantonsrat. Diese Genehmigung steht noch aus.

4. Fragen, Varia

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

Roman Schmid, Bezirk Bülach, erkundigt sich über die Anwendung des Lärmfüflier bei zu späten Ab- und Anflügen und darüber, wo die Einnahmen hinfließen.

Gemäss Markus Traber, Amt für Mobilität, wird der Lärmfüflier nicht mehr erhoben. Zurzeit werden normale Flughafengebühren für Starts und Landungen fällig, abgestuft nach Flugzeugkategorie. RR Walker Späh ergänzt, dass die Einnahmen an die FZAG gehen. Die Gebühren haben eine gewisse Lenkungswirkung und sollen verspätete Abflüge uninteressant machen. Festgelegt werden die Gebühren vom Bund und dürfen maximal so hoch sein wie die anfallenden Kosten.

Sascha Ullmann, Bezirk Meilen, fehlen in der Flughafenpolitik die Aussagen zum Flugregime. Weder werden die Pistenverhältnissen noch die technologische Weiterentwicklung des Flughafens erwähnt. Er nennt das Beispiel von GPS-Technologie, welche Auswirkungen auf das Lärmmanagement des Flughafens haben könnte.

RR Walker Späh verweist darauf, dass das Betriebsreglement Bundessache ist. Der Regierungsrat nimmt klar Stellung dazu, dass die Bevölkerung so wenig wie möglich belastet werden soll. Das Umweltrecht und der Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) sind Argumente gegen Südstarts geradeaus, diese sind durch den Regierungsrat bislang abgelehnt worden. Sie betont, dass zurzeit kein Gesuch des Bundes zu diesem Thema hängig ist. Markus Traber legt dar, dass für die Pistenverhältnisse eine klare Ausrichtung gegeben ist. Dies auch aufgrund der Restriktionen in Süddeutschland. Die Pistenverlängerung macht das System robuster, weil zum Beispiel am Abend die Starts nach Norden schneller abgehandelt werden und damit der pünktliche Betriebsschluss gewährleistet werden kann.

Mark Dennler, Amt für Mobilität, ergänzt, dass das Betriebsreglement aufgrund der Stufengerechtigkeit in den vorliegenden Dokumenten nicht erwähnt wird. Die Dokumente adressieren das Handeln des Kantons gegenüber dem Bund. Was die Navigation betrifft, befindet sich in diesen Tagen ein Projekt in Auflage. Anschliessend können alle Pisten mit GPS-Technologie angefliegen werden. Es bestehen aber weiterhin Limitationen durch die technischen Begebenheiten der Flugzeuge. So muss zum Beispiel weiterhin ein langer Teil des Endanfluges gerade auf die Piste zuführen. Dies ist unabhängig von der Satellitentechnologie.



Michael Baumer, Bezirk Zürich, bezieht sich auf die Eigentümerstrategie und weist darauf hin, dass der Flughafen neben dem Flugbetrieb auch ein grosses Warenhaus ist. Er fragt, ob diese Nebenbetriebe in der Eigentümerstrategie nicht abgebildet werden. Denn der Kanton hätte die Möglichkeit einzubringen, dass z. B. ein Ausbau gemäss «THE CIRCLE» wünschenswert wäre.

Mark Dennler weist auf Seite 3, Abschnitt «Investitionen und Beteiligungen», dritter Bullet-point der Eigentümerstrategie und ergänzt, dass die Eigentümerstrategie grundsätzlich als Beurteilungswerkzeug für die Verwaltungsratsgremien dient. RR Walker Späh hebt hervor, dass ergänzende Einnahmen willkommen sind, aber es sich in erster Linie um einen Landesflughafen handelt und die Anbindung sichergestellt werden muss.

Simon Mösch, Bezirk Pfäffikon, bringt ein, dass bei der Bevölkerung des Bezirks die systematische Nutzung des Zeitfensters von 23:00 bis 23:30 Uhr zu Unzufriedenheit führt. Dieses Zeitfenster scheint nicht nur für den Verspätungsabbau genutzt zu werden. Er erkundigt sich nach den Einflussmöglichkeiten des Kantons darauf, dass dieses Zeitfenster nur für Verspätungen genutzt wird. Zudem erkundigt er sich, ob die Pistenverlängerungen wirklich zur Verbesserung der Situation beitragen würde.

RR Walker Späh stellt erneut klar, dass es keine geplanten Flüge nach 23:00 Uhr geben darf. Das Bundesgericht hat aber entschieden, dass aufgrund von Verspätungen nach 23:00 Uhr geflogen werden darf. Dem Kanton steht kein Instrument zur Verfügung, um in das Zeitfenster von 23:00 bis 23:30 Uhr einzugreifen. Erst für die Zeit nach 23:30 Uhr hat der Kanton eine Handhabung. Für jedes Flugzeug nach 23:30 Uhr wird geprüft, ob ein Grund gegeben ist. Ist dies nicht der Fall, folgt eine Verzeigung durch den Bund. Meist handelt es sich jedoch um begründete Flüge wie zum Beispiel Ambulanzflüge. Die Pistenverlängerung leistet den grössten Beitrag an ein stabiles System. Gemäss Meteorologen – so RR Walker Späh – wird es in Zukunft immer häufiger zu Bisesituationen kommen. Das aktuelle System kann durch Wetteränderungen entstandene Verspätungen nicht am gleichen Tag bis 23:00 Uhr aufholen. Die Pistenverlängerung trägt zu einem wetterunabhängigeren System bei, wodurch es zu weniger Verspätungen kommt.

Simon Mösch, Bezirk Pfäffikon, möchte wissen, wie die Situation nach einer allfälligen Pistenverlängerung aussieht. Hat der Kanton dann weiterhin keine Einflussmöglichkeiten bei Flügen zwischen 23:00 und 23:30 Uhr? Er äussert Zweifel daran, dass sich die Situation in diesem Zeitfenster tatsächlich verbessern würde und betont die Wichtigkeit, dass diese Verbesserung wirklich eintritt.

RR Walker Späh betont, dass Verspätungen voraussichtlich deutlich zurückgehen würden. Der Kanton hat kein Instrument einzugreifen. Nur der Bund kann durch Gebühren Einfluss nehmen. Weiter betont sie, dass die Slots nicht vom Flughafen Zürich, sondern von einer unabhängigen Gesellschaft vergeben werden. Zudem betont sie den positiven Einfluss einer Pistenverlängerung auf die Reduktion der Lärmemissionen im ganzen Kanton (Berechnungen der Empa).

Markus Traber weist erneut darauf hin, dass der Kanton im operativen Betrieb keinen Einfluss hat. Wie bereits erwähnt, ist die Luftfahrt gemäss Bundesverfassung dem Bund unterstellt. Der Flughafen muss sich an den genehmigten Lärm, der im vorläufigen Betriebsreglement (vBR) festgelegt ist, halten. Der Kanton kann lediglich auf Betriebsoptimierungen hinwirken. Der Bund ist die Sanktionsbehörde. Änderungen im Betriebsreglement, welche lärmrelevant sind, benötigen die Zustimmung der Staatsvertretung im Verwaltungsrat. In zentralen Punkten wie die Änderungen von Lage und Länge der Pisten bedingen einen Beschluss des Kantonsrats und unterstehen dem fakultativen Referendum.



Mark Dennler geht erneut auf die drei Komponenten, welche zur Verbesserung der Situation beitragen, ein: erstens die Betriebsreglemente BR 14 und BR 17, zweitens die Umröllung von Piste 28 und drittens die Pistenverlängerungen. Diese drei Komponenten tragen zur Stabilisierung des Betriebs bei. Damit kann ein früherer Betriebsschluss erreicht werden. Das Nord- und Ostkonzept erreichen damit die gleiche Kapazität. Das Bisenkonzept ist zurzeit das ineffizienteste Konzept.

Gemäss RR Walker Späh ist es wichtig, nicht zu vergessen, dass die Pistenverlängerung eine Sicherheitsmassnahme ist: Der Bund verlangt die Reduktion von Kreuzungen, da diese systemisch sehr anspruchsvoll sind.

Sascha Ullmann, Bezirk Meilen, betont die Vielfalt von Interessen im Zusammenhang mit dem Flughafen und hebt besonders den Lärm und die Wirtschaftlichkeit hervor. Spezifisch geht er auf folgende Formulierung in der Flughafenpolitik ein: «Der Kanton Zürich erwartet von der Flughafen Zürich AG, dass sie zusammen mit der Flugsicherung und den Fluggesellschaften alle betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbaren Anstrengungen unternimmt, um Verspätungen nach 23:00 Uhr zu verringern.» Er interessiert sich für die Haltung der Verwaltungsräte in dieser Abwägung zwischen Lärm und Wirtschaftlichkeit. Wären zum Beispiel weniger Slots nach 22:00 Uhr und damit verbunden eine geringere Wirtschaftlichkeit eine Option oder steht der Betrieb und die Wirtschaftlichkeit im Vordergrund?

RR Walker Späh antwortet, dass die Diskussion über Slots nicht im Verwaltungsrat stattfindet, sondern diese von einer unabhängigen Gesellschaft vergeben werden. Grundsätzlich handelt es sich dabei um eine Abwägung zwischen Lärmschutz und der Wirtschaftlichkeit. Der Flughafen Zürich hat den Auftrag des Bundes zum Landesflughafen. Die internationale Anbindung ist somit zentral für den Flughafen und dessen Wirtschaftlichkeit.

Sascha Ullmann, Bezirk Meilen, erkundigt sich, ob nur der Bund oder auch der Verwaltungsrat einen Slot-Freeze veranlassen kann.

RR Walker Späh betont erneut, dass die Aviatik zu 100 % durch die Bundesgesetzgebung geregelt wird. Sie ergänzt, dass der Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) auf dem Flughafengesetz gründet. Der Bund gewährt und toleriert den ZFI, solange keine Bundesinteressen tangiert werden. Wichtig ist zudem, dass der Flughafen von der Bevölkerung getragen wird.

René Huber, Bezirk Bülach, weist darauf hin, dass die Wirtschaftlichkeit bei zu grossen Einschränkungen auch kippen kann.

RR Walker Späh erwidert, dass die internationale Erreichbarkeit für den Wirtschafts- und Hochschulstandort enorm wichtig ist.

Mark Dennler geht erneut auf die Slots ein. Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) definiert die Anzahl Slots. Die historischen Slots werden «Grandfather Rights» genannt. In Amsterdam gibt es zurzeit Bestrebungen die Slots von Fluggesellschaften zu reduzieren. Dies resultiert jedoch in der Dynamik, dass zum Beispiel die USA den Fluggesellschaften das Landrecht entziehen könnten. Zurzeit wird in der EU die Vergabe der Slots nach Umwelt- statt Wirtschaftlichkeitskriterien legiferiert. Die Schweiz muss hier die Entscheidungen abwarten und kann anschliessend im gemischten Ausschuss die Beschlüsse absegnen. Markus Traber ergänzt, dass ebenfalls geprüft wird, ob bereits gleichwertige nationale Gesetze bestehen oder die EU-Gesetze übernommen werden.



Sascha Ullmann, Bezirk Meilen, betont, dass es in Fluglärm-Organisationen viele Fragezeichen zum Versprechen bezüglich der Reduktion von Flügen zu Randzeiten gibt. In den letzten Jahren kam es zu einer starken Zunahme von Flügen zwischen 23:00 und 23:30 Uhr. Es ist wichtig, dass etwas passiert und das Versprechen eingehalten werden, auch damit die Bevölkerung den Flughafen mitträgt. Er fügt hinzu, dass es früher bereits Aussagen gab, dass der Verspätungsabbau mit der Pistenverlängerung nicht in Zusammenhang steht. Deshalb ist es für den Abstimmungskampf sehr wichtig, der Bevölkerung die Informationen sauber darzulegen.

RR Walker Späh betont, dass die Einhaltung des Versprechens den Beteiligten von Regierungsrat, Kantonsrat, Flughafen Zürich AG, Skyguide und BAZL sehr wichtig ist. Sie fügt hinzu, dass die Situation der Verspätungen bei einer Ablehnung der Pistenverlängerung nicht verbessern wird.

René Huber, Bezirk Bülach, bringt ein, dass die Verantwortlichen beim Flughafen Zürich die den Verspätungsabbau nach 23:00 Uhr ebenfalls vermindern wollen. Es ist im Interesse des operativen Betriebes, zurzeit fehlen aber die notwendigen Instrumente. Er bestätigt aus persönlicher Erfahrung, dass das Vertrauen in die operative Seite des Flughafen Zürich gegeben ist.

Roman Schmid, Bezirk Bülach, weist auf den äusserts knappen Entscheid im Kantonsrat hin. In Bezug auf die Volksabstimmung im März 2024 ist es deshalb wichtig die Bevölkerung gut zu informieren. Er betont die Wichtigkeit der allgemeinen Aufklärungsarbeit und von visuellen Darstellungen wie zum Beispiel Videomaterial. Damit könnte auch die Umstellung auf das Bisenkonzept, möglichst einfach erklärt werden kann.

RR Walker Späh betont erneut die erwartete Zunahme von Bisen-situationen und die grössere Unabhängigkeit des geplanten Systems sowie die damit einhergehende Stabilisierung. Die Staatskanzlei wird für den Abstimmungskampf ein Erklärvideo erstellen.

Sascha Ullmann, Bezirk Meilen, erkundigt sich nach den Wachstumsmöglichkeiten des Flughafen Zürich und dem Standpunkt gegenüber den Wachstums Ideen des Bundes von bis zu 320'000 Flügen pro Jahr.

Mark Dennler ist überzeugt, dass das System saturiert ist und deshalb nicht mehr stark wachsen kann. Der Flughafen kann weiterhin qualitativ durch verbesserte Umsteigemöglichkeiten oder grössere Flugzeuge wachsen. Jedoch gehen diese mit mehr Platzbedarf und grösseren Abständen bei Start- und Landung einher. Das bereits saturierte System muss fein austariert werden um 280'000 oder 290'000 Flüge leisten zu können. Markus Traber ergänzt, dass auch die Kapazität der Terminals beschränkt ist. Die Prognose von 320'000 Flügen pro Jahr ist nach seiner Einschätzung nicht realistisch.

RR Walker Späh weist zudem auf die städtische Lage und Topografie des Flughafens hin, welche das Wachstum als limitierende Faktoren ebenfalls beschränken. Die Wachstumsstudie des Bundes entspricht nicht den Vorstellungen des Kantons und berücksichtigt die limitierenden Faktoren nicht. Der Kanton erachtet die Wachstumsstudie als wenig realistische Beurteilung.

Sascha Ullmann, Bezirk Meilen, sagt, dass für die Behördenorganisationen die Positionierung im Prozess sehr wichtig ist, d.h. wie sie sich positionieren und wie aktiv sie sind. Er gibt an, dass sie sich eher auf der sachlichen Ebene positionieren und weniger eine Ja / Nein Haltung einnehmen werden. Er erwähnt, dass zwar der Südanflug entlastet wird, nicht aber der Osten.



RR Walker Späh betont, dass die Gemeindepräsidenten eine wichtige Position einnehmen. Zudem profitiert der ganze Kanton von einer Reduktion der Lärmemissionen zur sensiblen Nachtzeit (Berechnungen der Empa).

Markus Traber gibt an, dass das Grundkonzept des Flughafens heute zu häufig durchstossen wird. Dies bringt eine gewisse Unberechenbarkeit mit sich. Der Süden hat häufig in der Nacht das kürzeste Ruhefenster. Wichtig zu betonen ist erstens die Erhöhung der Sicherheitsmarge und zweitens, wenn das Grundkonzept möglichst gleich geflogen werden kann, profitieren alle. Ein robustes System wird zu weniger grossem Verspätungsüberhang am Abend führen, da die systematischen Verspätungen reduziert werden. Ein robustes System ist ein zuverlässiges System.

René Huber, Bezirk Bülach, erkundigt sich nach dem Anmeldestand für das Info-Forum vom 7. November 2023.

Mark Dennler gibt an, dass mit circa 30 Teilnehmende gerechnet wird.

Roman Schmid, Bezirk Bülach, fragt nach, wie das Einladungsverfahren zur KKFZ erfolgt ist.

Mark Dennler erwidert, dass die Bezirke eingeladen wurden, sich aber viele abgemeldet haben. Das Einladungsverfahren wird überprüft werden. Markus Traber ergänzt, dass von jedem Bezirk jeweils zwei Vertreterinnen oder Vertreter und vom Bezirk Bülach drei teilnehmen könnten.

RR Walker Späh sagt, dass am Info-Forum auch ein Referat der kritischen Stimmen eingeplant ist und die Interessengemeinschaften sich präsentieren werden.

Simon Mösch, Bezirk Pfäffikon, möchte mehr zur Finanzierung der circa 250 Millionen Schweizer Franken und zu allfälligen Mehreinnahmen des Flughafens aufgrund der Pistenverlängerung wissen. Dies ist eine wichtige Debatte für die Akzeptanz des Flughafens.

RR Walker Späh gibt an, dass der Flughafen Zürich diese Investition zur Erfüllung von Bundesauflagen macht. Für den Flughafen entstehen keine Mehreinnahmen aber die Betriebsstabilisierung ist ein immaterieller Vorteil. Der Flughafen investiert jeden Tag circa 1 Million Schweizer Franken. Der Kanton übernimmt keine Kosten und es ist ein Privileg, dass wir darüber abstimmen dürfen. Markus Traber ergänzt, dass die Pistenverlängerung Verursacher gerecht finanziert wird.



5. Zusammenfassung und Verabschiedung

RR Carmen Walker Späh dankt für die Teilnahme und die Diskussionen. Am Dienstag folgt das Info-Forum.

Ende der Sitzung: 19.25 Uhr

Zürich, den

15.1.24

Die Vorsitzende

Regierungsrätin Carmen Walker Späh

Beilagen: Präsentationen