



13. KR-Sitzung, Montag, 28. August 2023, 08:15 Uhr

Vorsitz: *Sylvie Matter (SP, Zürich)*

Verhandlungsgegenstände

1. **Mitteilungen** 1
 Ratsprotokoll zur Einsichtnahme
 Zuweisung von neuen Vorlagen
2. **Weisung Regierungsrat an die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG (Verlängerung der Pisten 28 und 32, Umsetzung der Sicherheitsvorgaben aus dem SIL und Verbesserung der Stabilität des Flugbetriebs) .. 2**
 Antrag des Regierungsrates vom 19. Mai 2022 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 28. März 2023
 Vorlage 5720 (*Fortsetzung der Beratung vom 19. Juni 2023*)

1. Mitteilungen

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Wünschen Sie das Wort zur Geschäftsliste? Dies ist nicht der Fall. Wir fahren fort wie vorgesehen.

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist einsehbar:

– Protokoll der 12. Sitzung vom 21. August 2023, 8.15 Uhr

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Bewilligung eines Objektkredits für den Ersatzneubau des Gebäudes Gerichtshausstrasse 12 des Bezirksgerichts Hinwil**
KR-Nr. 254/2023

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Beschluss des Kantonsrates über die Genehmigung der Eigentümerstrategie für die Beteiligung des Kantons Zürich an der Flughafen Zürich AG**
Vorlage 5924

2. Weisung Regierungsrat an die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG (Verlängerung der Pisten 28 und 32, Umsetzung der Sicherheitsvorgaben aus dem SIL und Verbesserung der Stabilität des Flugbetriebs)

Antrag des Regierungsrates vom 19. Mai 2022 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 28. März 2023

Vorlage 5720 (*Fortsetzung der Beratung vom 19. Juni 2023*)

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Wir fahren fort mit den Beratungen, die wir am 19. Juni 2023 begonnen haben. Bevor wir die Beratung wieder aufnehmen, haben alle Fraktionen die Möglichkeit, eine Fraktionserklärung abzugeben. Dafür steht ihnen eine Redezeit von drei Minuten zu. Im Anschluss fahren wir mit der Debatte weiter, Redezeit in der Debatte: fünf Minuten. Da die Rednerliste nicht gespeichert werden konnte, müssen sich bitte alle, die das letzte Mal noch auf der Liste standen, wieder anmelden, wenn sie immer noch sprechen wollen.

Weil wir die Beratung fortsetzen, gelten die Voten vom Juni für die Zählung der höchstens zwei Wortmeldungen pro Person gemäss Paragraph 57 des Kantonsratsreglements. Das heisst: Wer am 19. Juni bereits gesprochen hat, darf heute nur noch ein weiteres Mal sprechen. Und wenn Sie nicht mehr wissen, ob Sie schon gesprochen haben (*Heiterkeit*), die Fraktionspräsidien haben eine Liste erhalten, wer bereits gesprochen hat, dort können Sie es überprüfen.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Gerne verlese ich Ihnen unsere Fraktionserklärung beziehungsweise mein zweites Eintretensvotum zu dieser Monsterdebatte, die wahrlich keine Sternstunde in der Geschichte des Zürcher Kantonsrates darstellt. Wir hätten uns eigentlich die erste Debatte von vor den Sommerferien sparen können, denn jetzt fangen wir einfach wieder von vorne an.

Ich habe es damals gesagt und ich wiederhole es heute mit Nachdruck: Unsere Vorfahren, die unser Land und seine grandiose Infrastruktur aufgebaut haben, würden sich im Grab umdrehen, wenn sie miterleben müssten, was wir hier drin für ein Affentheater aufführen um eine marginale und äusserst sinnvolle Ergänzung dieser wichtigen Flughafeninfrastruktur. Ich fasse gern noch mal in aller Kürze die Argumente zusammen, die für dieses Geschäft sprechen: Die geplante Pistenverlängerung bringt mehr Sicherheit, bessere Pünktlichkeit, mehr Nachtruhe und sie verringert die Anzahl der von Lärm betroffenen Personen. Die Flugzeuge müssen weniger Pisten und Flugwege kreuzen, dies erhöht die Sicherheitsmarge, und Starts und Landungen bleiben auch bei widrigen Wetterumständen im vorgesehenen Ablauf möglich. Dies reduziert Verspätungen insbesondere nach 23 Uhr; und all dies ausdrücklich, ohne dass damit die Kapazität oder die Anzahl Flugbewegungen erhöht würde. Es ist völlig offensichtlich, diese Vorlage bringt Vorteile für alle, vor allem für die Bewohnerinnen und Bewohner der Flughafenregion, auch wenn es – und auch das muss noch einmal ganz klar gesagt sein – durch die geplante Ergänzung des Pistensystems zu gewissen regionalen Verschiebungen der Flugbewegungen kommen dürfte. Eigentlich ein klarer Fall, dennoch ist der Widerstand der Gegner völlig unverhältnismässig und Ihre bisherigen Voten waren geprägt von Gehässigkeitspolemik und Fake News. Sie versuchen krampfhaft und verzweifelt, aus dieser Vorlage eine Klima- und Wachstumsdebatte zu machen, was in Anbetracht der weltweit rund 130'000 Flüge pro Tag einfach nur noch lächerlich ist. Die wahren Gründe der Ablehnung sind uns allen klar: SP, Grüne und AL sind im Kern fortschrittsfeindlich und bekämpfen grundsätzlich alles, was zu mehr Wachstum und Wohlstand führt. Am liebsten würden Sie das Fliegen ja gleich ganz verbieten. Und weshalb sich auch die GLP mit dieser Koalition der Reaktionären ins Lotterbett legt, ist mir echt schleierhaft. Dies bringt mich zum Schluss: Seien Sie fortschrittlich, sagen Sie Ja zu dieser für unseren Wirtschaftsstandort essenziellen Infrastruktur, sagen Sie Ja zu diesen Pistenverlängerungen. Vielen Dank.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Gerne mache auch ich einen kurzen Rückblick auf den 19. Juni und die erste Debatte zu den Pistenverlängerungen aus Sicht der SP: Uns ist das Potenzial zur Kapazitätssteigerung sehr wichtig beziehungsweise wir lehnen jede Steigerung ab. Beim Lesen des Ratsprotokolls ist mir noch deutlicher klargeworden, dass der Streit sich primär um die Basis der Kapazität dreht. Für uns ist die aktuelle Zahl relevant und nicht die im SIL (*Sachplan Infrastruktur der*

Luftfahrt) angegebenen 70 Bewegungen pro Stunde oder die im Flughafengesetz genannte Grenze von 320'000 Bewegungen. Aber unbestritten ist, dass auf längeren Pisten grössere Flugzeuge landen und starten können. Die bringen mehr Menschen zu potenziell entfernteren Zielen das führt zu mehr Lärm und mehr CO₂ in der Atmosphäre. Wir fordern aber weniger Lärm und weniger CO₂ und wir haben kein Vertrauen, dass die Pistenverlängerungen nicht auch noch zu mehr Lärm und zu mehr CO₂ führen. Weder die Regierung noch die Flughafen Zürich AG machen wirklich etwas, um dieses Vertrauen zu suchen. Weder gibt es klare Beschränkungen der Nachtruhe noch des CO₂-Ausstosses. Alles, was wir bekommen, sind vage Hoffnungen und die anderen Schmiergeldzahlungen (*Anspielungen auf publik gewordene Spendenzahlungen der Flughafen Zürich AG an einzelne Parteien*). Und dann ist kürzlich der Bericht zur Flughafenpolitik des Kantons Zürich eingegangen. Und auch darin wird auf Seite 9 mit einer weiteren Zunahme der Luftverkehrsnachfrage gerechnet, ohne diese irgendwie zu hinterfragen. Nein, der Regierungsrat setzt weiter rein auf Eigenverantwortung und da haben wir im Tages-Anzeiger ja gerade gelesen, wie diese vor allem von den oberen Schichten gelebt wird, beziehungsweise wie Reiche die Klimakrise überproportional befeuern. Markus Bärtschiger hat gerade in der ersten Debatte zusätzlich ausgeführt, warum die FZAG (*Flughafen Zürich AG*) als börsenkotiertes Unternehmen Investitionen eigentlich nur machen kann, wenn daraus auch ein ökonomischer Vorteil entsteht und somit eben mehr geflogen wird. Und Nicola Siegrist hat ausgeführt, warum der Flughafen Zürich für die ehrlich berechnete Klimawirkung die wichtigste einzelne Infrastruktur ist und warum auch synthetische Treibstoffe aufgrund der Klimawirkung der Kondensstreifen eben kein klimaneutrales Fliegen ermöglichen.

Noch eine Erinnerung zu unserem Rückweisungsantrag: Wir verstehen nicht, wie man jetzt die Pisten verlängern kann, auch wenn unklar ist, wie die Nachtflüge in Zukunft geregelt werden sollen. Damit nehmen wir auch die Bedenken von vielen Gemeinden auf.

Aber wir möchten betonen: Wir stehen zum Tor der Welt und damit zur Globalisierung, aber wir wollen hier kein weiteres Wachsen, sondern eher auch mal ein Schrumpfen. Darum fordern wir Alternativen, wie die Hochgeschwindigkeitseisenbahn und ab und zu auch mal den Verzicht – ab und zu – und den Genuss unseres schönen Kantons Zürich. Die Pistenverlängerungen sind das in Beton gegossene Potenzial zu mehr Flugverkehr, mehr Lärm und mehr Klimaerwärmung.

Darum unterstützen wir die Rückweisungsanträge, lehnen die ganze Vorlage ab und ergreifen notfalls zusammen mit den Grünen und der AL das Referendum. Herzlichen Dank. (*Applaus auf der Tribüne*)

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Kein Applaus auf der Tribüne! Es darf nicht applaudiert werden auf der Tribüne.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Die FDP begrüsst ausdrücklich, dass heute die Debatte über den Antrag des Regierungsrates für das Plangenehmigungsverfahren endlich fortgesetzt wird. Und mein Votum könnte unter dem Titel laufen «mehr Sachlichkeit, weniger Polemik», das schliesst sich ja gerade wunderbar an den Vorredner an. Aus unserer Sicht ist die Weiterentwicklung am Flughafen Zürich – die vollumfänglich vom Flughafen bezahlte Weiterentwicklung der Infrastruktur – aus mehreren Gründen essenziell. Erstens ermöglicht sie die von den Bundesbehörden geforderte Erhöhung der Sicherheitsmargen, inklusive einer Anpassung an internationale Sicherheitsauflagen. Diese Auflage geht ja zurück auf das Jahr 2012. Durch den Bund wurde damals eine Sicherheitsüberprüfung veranlasst. In der Zwischenzeit wurden die allermeisten Massnahmen, die damals aufgebracht wurden, umgesetzt. Was bleibt, sind die Pistenverlängerungen aus Sicherheitsüberlegungen. Und da appelliere ich wirklich an Sie: Wer würde sich nicht für eine Erhöhung der Sicherheitsmargen einsetzen, sind die Pistenverlängerungen aus Sicherheitsgründen doch alternativlos.

Zweitens erhöht sich – und das haben wir auch bereits gehört – dank dem Ausbau der beiden Pisten zusätzlich die Stabilität des Flugbetriebs, da alle Sicherheitsbetriebskonzepte besser eingehalten werden können. Es wird eine Optimierung des Flugbetriebes über den ganzen Tag erzielt und diese Optimierung wird – und sie muss, das ist auch unsere Forderung – in Zukunft für den Abbau der tagsüber akkumulierten Verspätungen eingesetzt werden. Das wiederum reduziert die Anzahl der Flugbewegungen zu später Stunde.

Und drittens ist der Flughafen ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für einen dynamischen Kanton Zürich, für eine dynamische Schweiz.

Die FDP erachtet es als zentral, dass dieses Plangenehmigungsverfahren bald gestartet werden kann. Erst dann wird es nämlich angemessen sein, an den inhaltlichen Eckwerten dieses Projektes zu feilen, beispielsweise zur Glattrevitalisierung oder zum Kulturlandverbrauch.

Daher appellieren wir an Sie: Bleiben wir auf der richtigen Flughöhe. Es geht heute um die Frage der Zustimmung zum Start eines Plange-

nehmungungsverfahrens. Wir erwarten, dass das finale Projekt ausgewogen sein wird, dass es gute Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Flughafenregion schafft, die Anliegen der Gemeinden und der Bevölkerung aufnimmt. Für uns ist klar: Heute müssen wir einen ersten notwendigen Schritt aus Sicht des Parlaments machen, einen Schritt für eine fortschrittliche Entwicklung unseres dynamischen Kantons, einen Schritt für eine fortschrittliche Entwicklung der ganzen Schweiz. Besten Dank.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Gerne fasse ich die Position der Grünliberalen kurz zusammen und bringe es gleich auf den Punkt: Die Vorlage zu den Pistenverlängerungen ist aus Sicht der Grünliberalen ungenügend, da sie beim Verspätungsabbau und beim Klimaschutz zu wenig Verbindlichkeit schafft. Wir beantragen deshalb Rückweisung der Vorlage zu den Pistenverlängerungen. Wir fordern flankierende Massnahmen, unter denen wir bereit sind, Ja zu den Pistenverlängerungen zu sagen. Diese Massnahmen haben wir in unserem Rückweisungsantrag ausformuliert, und ich werde sie gleich ausführen, zuerst aber kurz unsere Positionierung herleiten:

Diesen Freitag feiern wir 75 Jahre Flughafen Zürich, und auch wir werden uns an diesem Tag freuen über unser Tor zur Welt von nationaler Bedeutung, dem wir die so wichtige Weltanbindung für unsere Unternehmen, unseren Forschungsstandort und die Bevölkerung der Schweiz zu verdanken haben. Gleichzeitig anerkennen wir aber auch die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs auf die anwohnende Bevölkerung, Klima und Atmosphäre in Form von Lärm und Schadstoffen. Wir wünschen uns zum Jubiläum einen Flughafen Zürich, der sicher, stabil und konkurrenzfähig ist, aber wir wollen auch einen Flughafen, der anwohner- und klimaverträglich ist. Vor diesem Hintergrund haben wir die Anpassungen am Pistensystem beurteilt und dabei festgestellt, dass die Weisung des Regierungsrates nur punkto Sicherheit und Stabilität genügt, nicht aber in den anderen Bereichen.

Der Flugbetrieb am Flughafen Zürich ist heute sicher, aber die Fehler-toleranz ist aufgrund der sich kreuzenden Pisten und verschiedenen Betriebskonzepten sehr klein. Die Anpassungen am Pistensystem haben aus Sicht der Grünliberalen das Potenzial, den Flugbetrieb stabiler zu machen und Verspätungen zu reduzieren. Dieses Potenzial existiert aber nur, sofern die neugeschaffenen Freiheiten nicht zugunsten der Kapazität ausgereizt werden. Die heutigen wirtschaftlichen Anreize führen dazu, dass Verbesserungen im Pistensystem immer auch zugunsten ei-

ner Kapazitätserweiterung genutzt werden. Eine allfällige Kapazitätserhöhung wiederum steht im Widerspruch zum Schutz der Bevölkerung und des Klimas, da mehr Fliegen trotz technischen Fortschritten auch immer mehr Emissionen und mehr Lärm mit sich bringt.

Mit unserem Rückweisungsantrag fordern wir deshalb, dass die Optimierung des Flugbetriebs durch die Pistenverlängerungen hauptsächlich zugunsten der Lärmreduktion und nur minimal zugunsten der Kapazität genutzt werden. Die Beschränkung auf maximal 320'000 Flugbewegungen ist unbedingt einzuhalten.

Wir fordern weiter ein Nachtflugverbot von 22 Uhr bis 6 Uhr morgens. Die Zeit zwischen 22 Uhr und 23 Uhr darf nur für den Verspätungsabbau genutzt werden. Ab 23 Uhr gilt absolute Nachtruhe. Beim Klimaschutz fordern wir, dass der Flugbetrieb am Flughafen Zürich spätestens 2050 CO₂-neutral ist. Diese Forderungen sind nicht unrealistisch, aber wichtig. Sie könnten im SIL-Objektblatt, aber auch im Betriebsreglement vorgenommen werden.

Mit unserem Rückweisungsantrag sagen wir Grünliberalen, dass wir nicht per se gegen die Pistenverlängerungen sind. Wir haben unsere Position angepasst, da wir in jeder Veränderung auch eine Chance sehen. Wir reichen damit die Hand für eine Lösung und einen Flughafen, der nicht nur bezüglich Qualität und Sicherheit überzeugt, sondern auch punkto Lärmschutz und Klimaverträglichkeit Vorreiter ist. Und indem wir mehr Verbindlichkeit schaffen ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Die Sicherheit erhöhen, da kann niemand etwas dagegen haben, auch wir Grüne nicht. Und so sieht es auch das BAZL (*Bundesamt für Zivilluftfahrt*) im Sachplan von 2020, Zitat: «Die Maximierung der Kapazitäten darf nicht zu Sicherheitsrisiken führen.» Womit wir beim Kern der Diskussion wären: Das BAZL will weiteres Wachstum beim Flugverkehr, konkret um 3 Prozent jährlich oder um 15 Prozent bis 2030. Da können Sie heute noch so häufig wiederholen, es ginge lediglich um die Sicherheitsmarge, am Ende geht es, um was es beim Flughafen schon immer gegangen ist: Wachsen, wachsen, wachsen. Dabei ist klar: Eine Zunahme der Flüge bringt mehr Klimazerstörung, mehr Lärm und mit der Verlängerung von Pisten auch Zerstörung von landwirtschaftlichen Nutzflächen, 26 Hektaren oder, anders ausgedrückt, die Fläche von 36 Fussballfeldern. Grenzenloses Wachstum ohne taugliche Klimaschutzmassnahmen führt unweigerlich zu mehr Klimazerstörung. Denn auch falls eines Tages mal CO₂-neutrale Treibstoffe breit verfügbar sein sollten, bleiben noch immer zweimal so viel klimaschädliche nicht CO₂-Emissionen. Die einzige

taugliche Lösung wäre eine Reduktion der Flüge. Mehr Flüge führen ebenso unweigerlich zu mehr Fluglärm, und zwar rund um den Flughafen, namentlich im Glatttal, im Tösstal, im Wehntal, im Furttal, im Limmattal und, entgegen aller Behauptungen, auch in der Stadt Zürich. So wird es im Bericht der EMPA (*Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt*) zum ZFI (*Zürcher Fluglärmindex*) ausgewiesen. Falls die Pistenverlängerung realisiert sein sollte, könnte im Idealfall die Anzahl belasteter Personen nachts um 2 Prozent zurückgehen. Dafür nimmt sie tagsüber um 2 Prozent zu, wobei die Unsicherheiten bei 30 Prozent liegen.

Leiser wird aber auch so nichts. Daraus zu schlussfolgern, es gäbe eine Lärmreduktion, ist ziemlich abenteuerlich. Klar ist nur eines: Mehr Flüge bringen mehr Lärm.

Die beiden Rückweisungsanträge bieten die Chance, das Projekt zu verbessern, klimaverträglich zu machen und dem masslosen Wachstum eine Grenze zu setzen; echte und taugliche Vorgaben anstelle hohler Versprechen, handfeste Fakten anstelle von Lippenbekenntnissen. Wir unterstützen die beiden Rückweisungsanträge. Klimaschädliche Investitionen wie die Pistenverlängerung lehnen wir Grüne ab. Wie bereits vor den Ferien angekündigt, werden wir Grüne bei einer Annahme der Vorlage zusammen mit SP und AL das Referendum ergreifen.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Für die Mitte-Fraktion gilt für den Flughafen Zürich: Sicherheit zuerst, Safety first. In diesem Geschäft geht es um Sicherheit, Sicherheit, die wir alle vom Flughafen, von der Flughafen AG fordern. Bei der letzten Sicherheitsüberprüfung durch den Bund wurde darauf hingewiesen, dass es sich bei sich kreuzenden Pisten immer um ein Sicherheitsrisiko handelt und dafür eine Lösung gefunden werden muss. Mit der Verlängerung der Pisten 28 und 32 wurde eine Lösung befunden, da sich diese beiden Pisten auch nicht kreuzen. Die Sicherheit für die Bevölkerung und die Passagiere muss erhöht werden durch eine Vereinfachung des Pistensystems, Sicherheit hauptsächlich für die Bevölkerung der Anrainergemeinden. Sie wären direkt betroffen bei einem Überschüssen des Flugzeugs oder bei einem Zusammenstoss zweier Maschinen unmittelbar nach dem Start. In diesem Geschäft geht es nicht um mehr Flugbewegungen, nicht um mehr Flüge in der Nacht, nicht um einen Kapazitätsausbau.

Die maximale Anzahl Flugbewegungen für den Flughafen Zürich ist, wie schon manche gesagt haben, vom Bund im SIL vorgegeben. Die Grenze wurde seit Jahren nicht mehr ausgereizt. Wird eine Senkung der

Obergrenze angestrebt, muss das mit dem BAZL, mit dem Bund verhandelt werden, das kann nicht die Flughafen AG bestimmen.

Vielleicht bin ich zu logisch, aber wieso sollte die Flughafen AG für viel Geld die Pisten verlängern, wenn es aktuell bereits möglich wäre, mehr Flüge abzuwickeln? Es geht um mehr Sicherheit, mehr Pünktlichkeit für die Reisenden, was auch zu mehr Nachtruhe führt, was ich als Zürich-Nördlerin begrüßen würde. Mit der Verhinderung des Pistenbaus wird nicht ein Flugzeug weniger starten oder landen auf dem Flughafen Zürich, jedoch die Sicherheit der Bevölkerung mit Füßen getreten, obwohl die Risiken bekannt sind. Wollen wir wirklich einen Unfall riskieren, der vorausgesehen werden konnte und mit der Pistenverlängerung verhindert werden kann? Rund um den Flugbetrieb gibt es viele unterschiedliche Interessen, neben der Wirtschaftlichkeit für den Wirtschaftsraum Zürich und Schweiz selbstverständlich auch die Lärm- und Umweltbelastung. Die Ziele eines möglichst ökologischen Luftverkehrs stehen jedoch in keinem Widerspruch zur Verbesserung der Sicherheit.

Leider haben die Sommerferien nicht geholfen. Die Parteien auf der linken Ratsseite sind nach wie vor taub für Fakten und Logik. Stichhaltige Gründe gegen diese Vorlage habe ich bis jetzt keine gehört, im Gegenteil: Die Gegner dieser Vorlage versuchen, die Flughafen AG zu erpressen. Entweder garantiert die Flughafen AG radikale Massnahmen nach den Vorstellungen der Gegner oder die Bevölkerung und die Passagiere müssen weiterhin mit bekannten und vermeidbaren Risiken leben. Verzichten Sie auf eine weitere Show-Einlage und faktenfreie Behauptungen zu dieser Vorlage, formulieren Sie Ihre Wünsche und Vorstellungen ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Gleich zu Beginn die Haltung der EVP: Eine Minderheit der EVP-Fraktion ist mit der Vorlage unzufrieden. Sie ist der Meinung, dass die geplante Pistenverlängerung eine höhere Lärmbelastung für die Bevölkerung im Osten bringt, ohne dass es dafür eine Kompensation gibt. Zudem sieht sie die Gefahr, dass mit der Pistenverlängerung auch ein Ausbau der heutigen Flugbewegungen erfolgen könnte.

Die Mehrheit der EVP-Fraktion anerkennt jedoch die immensen Anstrengungen der Flughafen Zürich AG punkto Sicherheit, Lärmbekämpfung, Umweltschutz sowie die grosse volkswirtschaftliche Bedeutung und wird vor diesem Hintergrund den Antrag für die Pistenverlängerungen unterstützen. Damit verbunden sind drei klare Erwartungen an den Flughafen, die erste ist die menschlichste schlechthin: Wir

möchten die grösstmögliche Sicherheit; grösstmöglich, weil selbst bei hohen Standards ein Restrisiko bleibt. Das zeigte 2011 auch die Fast-Katastrophe am Pistenkreuz. Der vom Bund in Auftrag gegebene Sicherheitsbericht sah schon damals eine Verlängerung der Pisten als wesentlichste Massnahme. Und weil das nicht der erste Vorfall war, titelte die «Berner Zeitung»: «Das Kreuz mit dem Klotener Pistenkreuz». Die schweizerische Unfalluntersuchungsstelle mag keine «lüpfigen» Schlagzeilen. Sie drängt einfach darauf, mit den Pistenverlängerungen die Sicherheit real und ganz nüchtern zu verbessern. Die zweite Erwartung betrifft den Lärm. Denn Flugzeuge heben nicht geräuschlos ab und bewirken die unangenehme Tatsache, dass viele Menschen in den An- und Abflugschneisen gestört werden, vor allem in der Nacht; klar, dass dies nicht geht. Das sehen auch die Flughafenverantwortlichen so. Sie versprechen einer Reduktion der Lärmbelastung nach 23 Uhr, wenn tagsüber eine grössere Pünktlichkeit erreicht wird. Allein, die Gegner haben Mühe, diesen Versprechungen zu glauben. Sie seien schon zu oft angelogen worden, monieren sie; eine Misstrauenskundgebung, die wir durchaus nachvollziehen können. Doch wir sehen auch alle Massnahmen, die der Flughafen für die Verminderung der Lärmbelastung ergreift. Und wir glauben, dass die Pistenverlängerung nebst erhöhter Sicherheit auch einen Beitrag zur Fluglärmreduktion leisten wird.

Bei unserer dritten Erwartung geht es um Umweltschutz. Flugzeuge gehören zur Gattung der Klimaschädlinge, fast so grosse wie der motorisierte Strassenverkehr oder unsere Gebäude. Daher müssen wir alles für eine Schadensminderung tun. Das will der Flughafen ebenfalls und setzt sich dafür ehrgeizige Nachhaltigkeitsziele. Bis 2040 will er seine Treibhausgasemissionen auf null gesenkt haben. Zudem bekennt sich die Luftfahrtbranche zu netto null CO₂-Emissionen bis spätestens 2050. Zur Erinnerung. Diese Klimaziele decken sich vollständig mit denen des Kantons Zürich, also mit jenen, die der Regierungsrat in seiner langfristigen Klimastrategie festgelegt hat.

Anne-Claude Hensch Frei (AL, Zürich): Gerne fasse ich die Haltung der AL-Fraktion zum vorliegenden Geschäft kurz und knackig zusammen.

Erstens: Es gibt ein grundsätzliches Dilemma, das politisch nicht adressiert wird. Verlängern wir die Pisten am Flughafen, dann ermöglichen wir letztlich einen Kapazitätsausbau für die Flughafen Zürich AG. Wollen wir hingegen die Klimaziele einhalten, dann müssen wir die Kapa-

zität des Flughafens reduzieren. Die AL ist für Letzteres, da sie angesichts der Klimakrise die Klimaziele unbedingt erreichen will. Dieses Dilemma wird von der Regierung vollkommen ausgeblendet.

Zweitens: Fliegen war noch nie gut für die Umwelt und wird es in den nächsten Jahrzehnten auch nicht werden. Das Setzen auf den Einsatz synthetischer Treibstoffe ist Zukunftsmusik, wird aber seitens der Flughafen Zürich AG vorgebracht, um ein Greenwashing des Flugverkehrs zu ermöglichen und ökologische Bedenken zu zerstreuen.

Drittens: Die Art und Weise der Slot-Vergabe am Flughafen durch den Verein Slot Coordination Switzerland kritisieren wir scharf, weil dort zugunsten der Profitmaximierung auf eine erhöhte Sicherheitsmarge durch eine auf die Witterung angepasste Slot-Vergabe verzichtet wird.

Viertens: Mit dem Engagement des Regierungsrates allgemein und der Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) innerhalb des Verwaltungsrats der Flughafen Zürich AG für den lärmgeplagten Anteil der Bevölkerung ist die AL höchst unzufrieden. Die Akzeptanz der Regierung für die mangelhafte Einhaltung der Nachtruhe am Flughafen ist lamentabel und führt zu einem Vertrauensverlust seitens der betroffenen Bevölkerung. Eine bessere Einhaltung der Nachtruhe ist unabdingbar – basta.

Fünftens: Die AL vermutet, dass die Flughafen Zürich AG mittelfristig eine Kapazitätserhöhung anstrebt, da sich sonst die hohen Investitionen nicht auszahlen würden, die letztlich dem Erhalt des Hubs dienen. Die AL unterstützt nur den Rückweisungsantrag der SP, da dort eine Plafo- nierung auf 320'000 Flugbewegungen gefordert wird. Für unsere Fraktion dürften es auch gerne weniger sein.

Sollte keiner der beiden Rückweisungsanträge obsiegen, dann folgen wir den Minderheitsantrag der Grünen und der SP und genehmigen die Weisung des Regierungsrates nicht. Die AL-Fraktion steht voll hinter einem allfälligen Referendum gegen die Pistenverlängerung zusammen mit den Grünen und der SP.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Dann setzen wir jetzt (*nach den Fraktionserklärungen*) die Debatte vom 19. Juni fort.

Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen): Ich möchte doch noch replizieren auf einiges, das auch an der letzten Debatte bereits gesagt wurde, und vor allem replizieren auf den Flächenverbrauch. Die Pistenverlängerung und die Glatt-Renaturierung sind eigentlich zwei verschiedene Geschäfte, die von unserem grünen Baudirektor (*Regierungsrat Martin*

Neukom) elegant verknüpft werden. Fakt ist, dass die Glatt-Renaturierung, so oder so geplant und eigentlich ein separates Geschäft ist. Zusätzlich ist noch zu unterscheiden zwischen den Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen, sogenannten AEM, welche aufgrund des Natur- und Heimatschutzgesetzes gefordert werden, und den durch die Pistenverlängerung und die Glatt-Renaturierung beanspruchten Flächen. Wir haben also eigentlich drei Arten von Flächen, die beansprucht werden.

Aus Sicht der SVP-Fraktion stören wir uns vor allem am enormen Verlust von Fruchtfolgeflächen, und dazu müssen wir aber Folgendes wissen: Die eigentliche Pistenverlängerung hat einen Bedarf von 3 Hektaren Fläche und diese sind in der Nutzungseignungsklasse 6 eingestuft, das heisst, von 1 bis 10 ist das nicht die beste Fläche, es ist eigentlich nur bedingt Fruchtfolgefläche. Die Fläche, die durch den Flughafen zur Pistenverlängerung beansprucht wird, ist eigentlich nur halb Fruchtfolgefläche. Hingegen benötigt die Umlegung der Glatt und die damit verbundene Renaturierung viel mehr Fläche, und zwar in den Nutzungseignungsklassen 5 und 4. Das müsste zwar kompensiert werden, so argumentieren Sie, aber wir können damit kein neues Land schaffen, sondern «kompensieren» heisst in diesem Fall «schlechtere Böden aufwerten». Das ist aber eigentlich nur Symptombekämpfung, und in erster Linie müssen wir schauen, dass wir wenig Fruchtfolgefläche beanspruchen, und in zweiter Linie kommt die Kompensation.

Die SVP-Fraktion wird zusammen mit der FDP heute ein Postulat einreichen, mit dem Auftrag, diese Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen bei den Pistenverlängerungen ohne diese Opferung von Fruchtfolgefläche zu erarbeiten. Und dies wäre unseres Erachtens sehr wohl möglich. Im Bereich «Alpen» verläuft auch der alte Glatt-Verlauf und dies ist keine Fruchtfolgefläche. Zusätzlich kann die Glatt möglichst lange eingehaust werden, was ebenfalls weniger Fruchtfolgefläche beansprucht.

Noch an die Adresse von Wilma Willi: Der Geflügelhof, den du in der letzten Debatte erwähnt hast, liegt eben genau in der Fläche, die für die Glatt-Renaturierung vorgesehen ist. Und deshalb reichen wir das Postulat ein und ich freue mich jetzt schon, wenn Sie das Postulat mit unterstützen.

Zusammengefasst: Argumentieren Sie bei der Pistenverlängerung nicht mit dem Verbrauch von Fruchtfolgeflächen. Das kommt in erster Linie von der Glatt-Renaturierung, und diese wollen Sie so oder so. Wir stimmen der Pistenverlängerung zu, tun Sie das auch und stimmen Sie auch unserem Postulat zu.

Lassen Sie mich auch noch replizieren auf die Minderheitsanträge: Eigentlich ist das eine Stellvertreter-Debatte, die wir hier jetzt führen, so

kommt es zumindest mir vor. Sie sind gegen das Fliegen und nutzen jetzt die Pistenverlängerung als Möglichkeit zur Einschränkung. Aber schauen Sie, die Nachfrage macht nicht der Flughafen, sondern machen die Passagiere, die steigende Bevölkerungszahl. Die Kapazität ist im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt festgelegt und für diesen ist gar nicht der Kantonsrat zuständig.

Sie wissen genau, dass wir hier nur Ja oder Nein sagen können. Mit den Rückweisungs- und Überarbeitungsanträgen erreichen Sie gar nichts. Seien Sie so ehrlich, reichen Sie eine Motion zur Änderung des Flughafengesetzes ein und veranstalten Sie eine ehrliche Politik und machen Sie jetzt nicht eine Stellvertreter-Debatte. Stellen Sie einen Antrag! Sie wollen offensichtlich keinen Hub mehr, Sie wollen möglichst wenig Direktverbindungen, um den Flughafen unattraktiver zu machen. Das wäre die ehrliche Politik von Ihnen. Und was Sie jetzt da veranstalten, ist eine Stellvertreter-Debatte, weil sie keinen Mut haben, mit einer Motion oder einer Initiative das Flughafengesetz anzupassen. Wir können jetzt Ja oder Nein sagen zu einem moderneren Flughafen mit mehr Sicherheit. Wir sind dabei. Herzlichen Dank.

Thomas Anwander (Die Mitte, Winterthur): Als Einwohner aus Winterthur habe ich zwei Seelen in meiner Brust. Viele Leute in der Region Winterthur befürchten durch den Pistenausbau mehr Fluglärm, und diese Befürchtungen sind ernst zu nehmen. Auf der anderen Seite ist ein guter und sicherer Flughafen auch für den Wirtschaftsraum Winterthur ein wichtiger Standortfaktor. Gerade internationale Firmen benötigen gute Flugverbindungen und diese nicht primär für das Management, sondern insbesondere auch für Entwicklungsingenieure, Servicetechniker. Viele Kunden auch von Winterthurer Firmen sind in Asien oder in Südamerika und nicht mit dem Zug erreichbar. Wir sollten diesen Standortvorteil der Region Zürich und Winterthur nicht ohne Not aufgeben.

Klimaschutz ist auch beim Flugbetrieb ein wichtiges Thema, aber wir sollten heute auf dem Boden bleiben. Der Kantonsrat entscheidet heute nicht, ob der Flugbetrieb generell ökologischer wird, sondern ausschliesslich darüber, ob der Flugbetrieb in Zürich durch die Pistenverlängerung sicher wird. Vor allem weil wir ein noch sicherer und stabiler Flugbetrieb ein wichtiges Anliegen ist, befürworte ich den Pistenausbau und hoffe auf eine entsprechende Mehrheit. Für mehr Vertrauen der Bevölkerung aus der Region Winterthur in das Management des Flughafens wäre es aber wichtig, wenn zukünftig mindestens ein Vertreter des Kantons im Verwaltungsrat des Flughafens aus dem Osten des Kantons

Zürich käme. Gerade der Verwaltungsrat muss dafür sorgen, dass im Rahmen der Betriebsführung des Flughafens berechnete Anliegen der Bevölkerung im Osten ernst genommen und berücksichtigt werden. Der Verwaltungsrat muss seinen Spielraum bei den Gebühren für den Flugbetrieb besser nutzen. Die Start- und Landegebühren sind so auszugestalten, dass der Flughafen Zürich nur noch für Flugzeuge wirtschaftlich attraktiv ist, die leise sind und immer weniger Treibstoff oder alternative Treibstoffe verbrauchen; dies ist auch ein marktwirtschaftlicher Ansatz. Ein Nein zum Pistenausbau ist der falsche Weg. Weder wird die Sicherheit verbessert, noch werden Voraussetzungen für einen modernen bevölkerungsverträglichen Flughafen geschaffen.

Birgit Tognella-Geertsen (SP, Zürich): Die rechte Seite verteidigt sich mit den Worten «es gibt keinen Ausbau von Flügen, die Kapazität ist erreicht», doch was können wir noch glauben? Meine Interessensbekundung: Ich wohne in Zürich-Schwamendingen. Seit 2003 donnern am Morgen ab 6 Uhr die Jets nach Übersee über unser Haus. Damals war die Rechtmässigkeit der Südanflüge nach der ersten Bewilligung durch das BAZL noch nicht geprüft. Es war nur eine provisorische Einführung des Südanflugs, so die damalige Rechtfertigung. Seit 2009 können laut BAZL in Ausnahmefällen am Abend von 20 Uhr bis 24 Uhr Landungen von Flügen über den Süden erfolgen. So waren die letzten drei Monate also Ausnahmefälle? Sie flogen praktisch jeden Abend von 20.30 Uhr bis 24 Uhr, manchmal durchgehend, manchmal erst ab 22 Uhr. Im Juni waren es tatsächlich 757 Flüge, die von 20 Uhr bis 24 Uhr über den Süden anfliegen. Ausnahmefälle?

Das Vertrauen ins Flughafenregime ist nicht mehr vorhanden, weder bei mir noch bei der SP und schon gar nicht bei der Bevölkerung. Bei einer Pistenverlängerung wird versprochen, dass die Südanflüge dann Geschichte seien. Schön für uns in Zürich Nord, doch wir wurden oft nicht ernst genommen. Es wurde uns etwas versprochen, aber nicht eingehalten. In jenem Jahr 2003 wurde von einer provisorischen Einführung geredet, seit 7243 Tagen gibt es nun diese Südanflüge. Was können wir noch glauben? Wie soll ich darauf vertrauen, dass mit einer Pistenverlängerung keine Kapazitätserweiterung angestrebt wird, dass nach 23 Uhr die Verspätungen reduziert werden können?

Ich persönlich war bis vor einigen Monaten noch zuversichtlich. Ich gebe es zu, ich war für eine Pistenverlängerung, und dies für die lärmgeplagten Menschen in Zürich Nord. Doch heute werde ich gegen diese Pistenverlängerung abstimmen, denn ich glaube wirklich nicht, dass es

mit dieser Pistenverlängerung weniger Landungen über den Süden gibt. Leider ist das Vertrauen verloren.

Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg): Sie beweisen es heute wieder einmal: Dieses Parlament lebt in einer eigenen Welt. Wir reden hier zum x-ten Mal über den Flughafen und Sie reden immer wieder nur von den Lasten. Es tönt ja, als wolle uns der Flughafen das Leben schwer machen. Es tönt, als müssten wir zusammenstehen und uns gegen ein Monster wehren. In welcher Welt leben Sie eigentlich? Uns geht es zu gut. Gehen Sie mal nach Südamerika oder nach Indien, da werden die Leute gefeiert, die Flughäfen bauen, weil sie Wohlstand und Prosperität bringen. Blicken wir 75 Jahre zurück ins Jahr 1948: In knapp drei Jahren wurde der Flughafen Zürich damals gebaut. Auch bei uns war und ist es so, der Flughafen hat uns Wohlstand gebracht. Meine Damen und Herren auf der linksgrünen Seite, zum Glück sassen Sie damals nicht im Parlament, diese entschlossene Investition in unsere Zukunft wäre an Ihrem Widerstand gescheitert. Ohne Flughafen würde Zürich heute schlechter dastehen und für Sie alle gäbe es weniger Geld zum Verteilen. Konkret wären dem Kanton Zürich in den letzten 22 Jahren 600 Millionen Franken entgangen.

Lassen Sie mich die Bedeutung des Flughafens noch mit einigen Zahlen untermauern. Sie sind sehr wichtig zu betonen, denn Luftfahrt ist kein Selbstzweck. Der Kanton Zürich, die Schweiz braucht einen verlässlichen Flughafen. Wir brauchen diese Pistenverlängerungen, die einen stabilen, pünktlichen Betrieb sicherstellen. Wenn Sie dies gefährden, gefährden Sie auch 27'400 Arbeitsplätze von Menschen, die in rund 300 Unternehmen direkt am Flughafen Zürich arbeiten. Wir sollten definitiv nicht nur von den Lasten reden, wir müssen auch vom Nutzen reden. Rund 40 Millionen Franken werden von der Flughafen Zürich AG mit den Pistenverlängerungen an die Glatt-Renaturierung bezahlt. Das ist das Jahresbudget der Fachstelle Naturschutz, Linksgrün sollte jubeln und jauchzen. Die jährliche Wertschöpfung des Flughafens beträgt rund 7 Milliarden Franken. Rund 50 Prozent der wertmässigen Exporte aus der Schweiz sind Luftfracht, 48 Prozent aller Warenexporte in Tonnen ab Zürich werden per Langstreckenflug transportiert. Zürich und notabene der ganze Wirtschaftsraum ist global und kontinental dank des Flughafens Zürich sehr gut erreichbar. So ist etwa auch Winterthur besser erreichbar als Wien, Prag, Barcelona, Kopenhagen, Madrid oder Stockholm, ein klarer Wettbewerbsvorteil im immer härter werdenden Standortwettkampf, dem müssen wir Sorge tragen. Reden wir auch vom Nutzen des Flughafens.

Bitte stimmen Sie diesem sinnvollen Stabilisierungsprojekt zu. Und liebe SP und GLP, vergessen Sie nicht: Sie brauchen den Flughafen auch für Ihren Wahlkampf. Was macht die SP? Sie fliegt den kosovarischen Ministerpräsidenten (*Albin Kurti*) ein für ihren Wahlkampf. Und das Aushängeschild der GLP, Sanija Ameti, ist in den Kosovo nach Pristina geflogen, um Wahlkampf zu machen. Vielen Dank.

Judith Anna Stofer (AL, Dübendorf): Studiert man die Flughafenberichte, zeigt sich, dass der Flughafen Zürich nur eine Richtung kennt, nämlich immer höher hinauf. So steigen die Passagierzahlen zwischen 2002 und 2019 von jährlich 17,9 Millionen auf 31,5 Millionen Passagiere. Einzig die beiden Corona-Jahre (*Covid-19-Pandemie*) bewirkten einen massiven Einbruch der Passagierzahlen. Die neuesten Zahlen zeigen aber, dass es im alten Stil wieder aufwärtsgeht. Gleichzeitig wächst die Bevölkerung des Kantons Zürich. In den vergangenen zehn Jahren ist die Bevölkerung des Kantons Zürich seit 2012 um 12,2 Prozent gewachsen. Noch stärker ist die Bevölkerung in der Flughafenregion Zürich gewachsen. In den 14 Gemeinden der Flughafenregion Zürich nahm die Bevölkerung seit 2012 gesamthaft um 18,2 Prozent zu. Als Neu-Dübendorferin und damit Einwohnerin der Flughafenregion Zürich begleiten mich der Fluglärm wie auch die vielen Einhörner auf den öffentlichen Plätzen Dübendorfs (*Kunstaktion des Verschönerungsvereins Dübendorf*) nun täglich. Mit dem aktuellen Fluglärm kann ich leben, doch ich frage mich: Wie sieht es aus, wenn der Flughafen wieder auf den Vor-Corona-Zahlen ist und vor allem die Richtung der Passagierzahlen noch weiter steil nach oben zeigt? Was passiert, wenn die Flughafenverantwortlichen, unterstützt von der Wirtschaft, in ihrem Rennen nach immer mehr und noch mehr Passagieren und Frachtflügen nicht gestoppt werden? Zählen die Menschen, die seit jeher in der Flughafenregion wohnen und arbeiten, und die vielen neu zugezogenen Menschen und jene, die noch kommen werden – denn beispielsweise Dübendorf ist noch nicht fertig gebaut –, zählen diese Menschen nicht? Sind sie weniger wert als ein abstraktes und theoretisches Konstrukt von Wirtschaft? Wie kommt die Zürcher Regierung dazu, ein altes Infrastrukturprojekt, nämlich die Pistenverlängerungen, aus dem Jahre 2012 aus der Schublade zu fischen und in einer bevölkerungsmässig stark wachsenden Region umzusetzen? Ist das für die Zürcher Regierung verantwortliches Handeln? Wäre es nicht an der Zeit, die auf vollen Touren laufenden Maschinen zu stoppen und eine Plafonierung oder Senkung der Passagierzahlen ins Auge zu fassen? Wäre dies angesichts der Klimakrise nicht schon längst fällig?

Stattdessen wird aber ein altes Infrastrukturprojekt aus der Schublade gezogen und mit vorgeschobenen Sicherheitsbedenken ein weiterer Ausbau des Flughafens in einer dichtbesiedelten und bevölkerungsmässig weiter stark wachsenden Region vorangetrieben. Die Alternative Liste findet dies nicht weitsichtig und höchst verantwortungslos. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Priska Hänni-Mathis (Die Mitte, Regensdorf): Die Argumente liegen alle auf dem Tisch. Ja, der Flughafen ist ein wichtiger Wirtschaftsmotor des Kantons Zürich. Und ja, die Sicherheit muss gewährleistet sein. Aber meiner Meinung nach kann dies auch mit anderen Massnahmen erreicht werden. Die Pistenverlängerung ermöglicht eine leichte Erhöhung der Kapazität am Flughafen, und ich bin überzeugt, dass diese auch genutzt wird, wenn die Nachfrage besteht. Dies führt in vielen Regionen zu noch mehr Lärm.

Es ist auch erwiesen, dass Lärm krank macht und dass Fliegen massiv zur Umweltzerstörung beiträgt. Was nützt mir alles Geld der florierenden Wirtschaft, wenn ich krank bin und die Natur um mich herum zerstört ist? Solange die Flugzeuge noch nicht wesentlich leiser und mit umweltfreundlicher Energie fliegen, lehne ich die Pistenverlängerung entschieden ab.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Eintreten auf diese Vorlage ist Pflicht. Somit befasse ich mich etwas mit meiner Geschichte zum Flughafen Zürich aus persönlicher und politischer Sicht. Meine Interessenbindungen: Ich bin seit 2017 Mitarbeiter der Flughafen Zürich AG. Ich war von 1990 bis 2010, also 20 Jahre, Mitarbeiter der Swissair und der SR Technics AG. Ich bin mit einem Unterbruch seit 1999 Kantonsrat und Gründungsmitglied der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*). Ich habe alle Flughafengeschäfte seither begleitet. Ruedi Lais (*Altkantonsrat*) würde sich heute so richtig ärgern, denn gegen ihn habe ich die meisten Flughafendebatten geführt – zum Flughafengesetz, zur Plafonierungsinitiative oder den ZFI und jede einzelne Volksabstimmung – und gegen Politiker aller Couleur, seien es Ursula Moor (*Altkantonsrätin und -präsidentin*) oder Priska Seiler Graf, die auch auf der Tribüne sitzt (*Altkantonsrätin und jetzt Nationalrätin*) gewonnen.

Um was geht es in dieser seit X Stunden dauernden und laufenden Debatte? Es geht um eine Weisung des Regierungsrates an die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG. Dieses Vorgehen ist so im Flughafengesetz begründet, und nur darum sprechen und entscheiden wir heute darüber. Es geht nicht um eine Beteiligungs- und

Eigentümerstrategie und es geht auch nicht um die Anbringung von Wünschen, liebe GLP. Anmerkung: Auch in den Beratungen zum Flughafengesetz war ich selbst dabei, also versuchen Sie nicht zu erklären, was der Gesetzgeber damals mit diesem Paragrafen zu erreichen versuchte. Es geht also nicht um Umwelt- und Lärmschutz, diese Gesetzgebung obliegt dem Bund. Es geht auch nicht um das Betriebsreglement oder entsprechende Konzessionen, denn diese werden nicht geändert. Somit dürfte klar sein, wie und wann angefliegen wird, Betriebszeiten und Nachtruhe, alles subsumiert, und die Kapazität des Flughafens wird auch mit einer Genehmigung der Pistenverlängerungen nicht verändert. Auf einer Piste, sei diese nun 2500 oder 2900 Meter, 3300 oder 3580 Meter lang, kann nur ein Flugzeug starten oder landen. «Cleared to land», «cleared for take-off», die Lande- oder Starterlaubnis wird nur erteilt, wenn die ganze Piste frei ist, also frei von Hindernissen, Fahrzeugen und Maschinen oder anderen rollenden Flugzeugen, und dies unabhängig von der Pistenlänge. Es gibt keine Start- oder Landefreigabe, wenn sich noch etwas auf der Piste befindet. Dies ist ein unumstösslicher Fakt in der Luftfahrt und überall auf der Welt gültig und nicht nur in Zürich. Als Kantonsrat aus der Stadt Zürich, Wahlkreis II, ist es mir ein besonderes Anliegen, auch diese Position in die Debatte einzubringen, die Position des rotgrünen Stadtrates von Zürich. Als Gremium, auch vertreten durch Stadtpräsidentin Corine Mauch im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG, unterstützt dieser das Vorhaben der Pistenverlängerungen. Der sonst laute und bunte Stadtrat von Zürich hat dies einfach nicht an die grosse Glocke gehängt, er wird seine Gründe dafür haben. Möglicherweise weiss neben Frau Mauch und den Herren Golta (*Stadtrat Raphael Golta*) und Odermatt (*Stadtrat André Odermatt*) auch der grüne Säckelmeister der Stadt Zürich (*Stadtrat Daniel Leupi*) vom wirtschaftlichen Nutzen des Flughafens. Möglicherweise kann der städtische Finanzvorsteher rechnen und sieht nicht nur die 70-Prozent-Mandatsabgabe der Stadtpräsidentin, sondern auch die Dividenden des 5-prozentigen Aktienanteils in die Stadtkasse fliessen. Für die Position der Stadt Zürich stehen aber nicht monetäre Gründe im Zentrum. Es liegt auf der Hand, dass ein stabiler Flugbetrieb ohne Rotation der Betriebskonzepte weniger Verspätung und somit mehr Nachtruhe generiert. Für den Norden der Stadt Zürich, Frau Tognella, heisst das: Zukünftig soll, wer morgens die ersten Anflüge erhält, abends nicht auch noch die letzten Landungen haben. Zugegeben, somit hat der Osten mehr abendliche Bewegungen. Aber wenn diese früher aufhören, dann merkt niemand den Unterschied, ob es 20 oder 30 Bewegungen pro Stunde waren. Entschuldigung, aber niemand steht abends mit der

Stoppuhr auf der Terrasse oder dem Balkon und misst den Intervall zwischen den anfliegenden Flugzeugen, das wäre ja krank.

In diesem Sinne: Nehmen wir mit der Pistenverlängerung etwas Komplexität aus dem System Flughafen, stützen wir die Bestrebungen nach weniger Kreuzungen in der Luft und am Boden, stimmen wir mit Überzeugung den Pistenverlängerungen zu! Abschliessend – ich begrüsse die Mitglieder des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung der Flughafen Zürich AG auf der Tribüne –, es ist eine wichtige Woche für den Flughafen, morgen die Halbjahreszahlen und ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon): Seien wir ehrlich, geht die Vorlage so vors Volk, hebt dieser Vogel nicht ab. Hier wird der Karren an die Wand gefahren. Das Referendum kommt wie das Amen in der Kirche und es ist die Wahl zwischen Pest und Cholera. Sagt der Souverän Nein, gibt es keine Pistenverlängerung für Kreuzungsentflechtung und Verspätungsabbau, gar nichts. Sagt das Stimmvolk Ja, wird ein grosser Teil der Bevölkerung noch mehr nächtlichen Lärm erhalten und die Natur wird weiter leiden. Wie die Vorlage jetzt daherkommt, kann man nur verlieren. Doch heute können wir den Regierungsrat beauftragen, klare, fixe und vor allem schriftliche Eckpunkte festzuhalten bezüglich Flugbewegungen und Lärm.

Zu oft wurde das Volk belogen, wurde Plafonierung versprochen, aber es gab keine Konsequenzen bei Grenzüberschreitungen. Die Slots sind so bemessen, dass Verspätungen mit einkalkuliert sind. Ohne Verbindlichkeit wird das Vorhaben in jedem Fall Schiffbruch erleiden. Erfriechend ehrlich war Beat Habegger, als er sagte, dass es darum gehe, den Flughafen für die nächsten 20 bis 50 Jahre wettbewerbsfähig zu erhalten. Ich würde ihn sofort in den Flughafen-Verwaltungsrat wählen, er ist wenigstens ehrlich. Ja, beim Pistenausbau geht es nicht um Sicherheit oder dergleichen, sondern um wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit. Ja, der Flughafen Zürich ist systemrelevant. Er ist wichtig für den Wirtschaftsstandort und vernetzt uns als Finanzplatz, Handelspartner, Forschungszentrum, Innovations-Hub, Tourismusmagnet und vieles mehr. Ja, das Unternehmen Flughafen rechnet. Wenn es 250 Millionen investiert, möchte es einen Return erhalten. Ein Dankeschön für pünktliches Landen wird sicher nicht das einzige in der Kalkulation sein. Ja, die Kreuzungspunkte der Pisten sind hinderlich, primär jedoch für die Kapazität und nicht für die Sicherheit. Wir betreiben keinen Flughafen, der nicht sicher ist. Ja, die Kapazität wird in jedem Fall ausgebaut. Es werden mehr Flugbewegungen möglich sein.

Ja sage ich zur wirtschaftlichen Wichtigkeit des Flughafens. Ja sage ich zum Pistenausbau für die Kreuzungsentflechtung. Nein sage ich zu einer Vorlage ohne Verbindlichkeit, die so beim Volk unweigerlich abstürzt. Die Regierung kann dem Volk gegenüber ehrlich sein und Farbe bekennen zu Lärm, Nachtruhe und Bewegungszahl. Mit unserem Rückweisungsantrag fordern wir eine Begrenzung der Flugbewegungen und eine Nachtruhe. Der Flughafen Frankfurt hat mit der Pistenverlängerung auch eine klare Nachtflugsperrung eingeführt. Bei einem internationalen Hub ist das offenbar möglich. Wir haben es in der Hand, unser Antrag ist noch auf dem Tisch. Wollt ihr wirklich in eine Volksabstimmung, aus der nur Verlierer hervorgehen? Unterstützt den Rückweisungsantrag, damit Regierung und Flughafen ihre Versprechen verbrieft werden können. Schafft Vertrauen. Es ist nämlich verfliegen, nicht mehr da – nicht in diesem Rat, nicht im Volk. Herzlichen Dank.

Sibylle Marti (SP, Zürich): Machen wir uns doch nichts vor, es geht bei diesem Flughafen um Wachstum, um Wachstum des Flughafens Zürich. Der Flughafen ist ein privatisiertes Unternehmen und er sieht sich in Konkurrenz mit anderen europäischen Hubs, und um das geht es bei dieser Vorlage. Die Diskussion ist ein bisschen so wie beim Gotthardtunnel. Da sagt man «ah, wir müssen jetzt eine zweite Röhre bauen, aber das dient nur der Sicherheit, wir wollen die eigentlich gar nicht benutzen für mehr Kapazität» – das ist doch einfach reine Augenwischerei! So wird es auch sein mit dieser Pistenverlängerung. Wenn die Verlängerung da ist, dann wird mehr geflogen. Denn der Flughafen will wachsen, er will mehr Passagiere, er braucht mehr Kapazität, auch deshalb, weil er Investitionen zum Beispiel in den Circle (*Dienstleistungszentrum*) und so weiter, amortisieren will. Alles andere ist entweder völlig naiv oder unehrlich und unplausibel. Und machen Sie sich nichts vor, die Bevölkerung im Kanton Zürich ist nicht naiv. Sie wird nicht glauben, dass man einfach Pisten verlängert für mehr Sicherheit. Das glaubt sie nicht. Deswegen bitte ich Sie, diese Vorlage abzulehnen.

Roman Schmid (SVP, Opfikon): Zu meinen Interessenbindungen: Ich bin Stadtpräsident der Stadt Opfikon, einer lärmbelasteten Gemeinde im Süden des Flughafens, wohne 2 Kilometer von Pistenende entfernt, horizontal nur etwa 700 Meter, darum habe ich weniger Fluglärm als ein Teil meiner Bevölkerung, aber dann bei den Starts ein bisschen mehr, wenn der «left turn» ausgeführt wird. Und wenn ich dann bei der Arbeit 1 Kilometer vom Ostende entfernt bin, dann habe ich je nach Tageszeit eine Dauerbeschallung, aber das funktioniert dann. Aber was

nicht funktioniert, ist, wenn ich Mails aus der Bevölkerung bekomme, welche sich meldet, und das ist ein sehr grosses Thema bei uns. Und auch diese Diskussion hier geht in verschiedene Richtungen. Das erste Wohnhaus der Stadt Opfikon liegt rund 900 Meter vom Pistenende entfernt und hat eine enorme Lärmbelastung zu tragen. Allgemein ist ein sehr grosser Teil unseres Stadtgebietes im lautesten Lärmperimeter des Flughafens und eine Entwicklung da ist schwierig bis fast unmöglich, dies aber nicht erst seit gestern. Ich möchte mich bei der KEVU bedanken, dass der Stadtrat der Stadt Opfikon die Möglichkeit erhalten hat, seine Argumente an dieser Sitzung anzubringen.

Uns ist es wichtig – und das ist jetzt das Votum aus dem Stadtrat –, uns ist es wichtig, dass die Pistenverlängerungen dazu genutzt werden, den Verspätungsabbau nicht in den Randstunden, sondern, wenn möglich, vor 23 Uhr abzuwickeln und sicher nicht später, denn später ist gar nicht gut. Die letzten vier Wochen – das Votum habe ich ja schon vorher geschrieben, ich meine also die Zeit von Mitte Mai bis Mitte Juni – hatten wir Bisenlage, Dauerbise. Und das hiess für uns Südanflüge auch am Abend. Und wenn Sie Südanflüge am Abend bis 23 Uhr haben, dann noch Verspätungsabbau, dann noch einmal Verspätungsabbau, dann kommen die Letzten nach 23.30 Uhr herein und die Ersten kommen dann am Morgen um 6 Uhr, dann funktioniert es für uns im Süden nicht. Warum nicht? Weil dann die 7-Stunden-Nachtruhe nicht eingehalten wird. Das hat ja verschiedene Ursachen, es ist nicht nur der Flugplan. Wenn wir allein auf den Flugplan abstellen würden, dann hätten wir jeden Flieger pünktlich am Flughafen. Es sind aber chaotische Zustände an europäischen und internationalen Flughäfen. Auch Kloten hat das zum Teil erfahren müssen, nicht so stark wie andere. Dann die Wetterlagen, wenn nicht angefliegen werden kann wegen eines Gewitters. Das kam auch vor Mitte Juni vor, das hat man sehen können. Diese Flieger müssen dann halt später reinkommen, das ist logisch und da gehe ich davon aus, dass die Bevölkerung das toleriert. Aber es hat auch noch einen Fachkräftemangel in der europäischen Flugsicherheit. Wenn wir sehen, dass in Frankreich eine Fläche von 150 mal 150 Kilometern nur noch mit 15 Fliegern beobachtet werden kann und die Swiss oder andere Fluggesellschaften, welche Kloten anfliegen, dann einfach einen Umweg fliegen müssen, dann haben Sie diese Verspätungen auch beim Anflug. Und ja, das gebe ich zu, dann nützt es auch nicht viel, wenn diese Flieger dann wieder gehen müssen, Sao Paulo, Singapur, Hongkong, Johannesburg, welche um 22.40 oder 22.50 Uhr abfliegen und dann halt mit einer Stunde Verspätung kommen, wenn Sie dann schla-

fen wollen, das Fenster offen haben, dann wird es schwierig. Und darum ist es wirklich wichtig, dass diese Nachtstunden eingehalten werden. Die Bevölkerung benötigt diese 7 Stunden Nachtruhe und darum sind wir auch der Meinung, dass wir im Süden, wenn diese Pistenverlängerungen kommen, dann 5000 zusätzliche Anflüge, welche wir bei der Bisenlage nehmen, dann nicht mehr nehmen müssen. Ja, da habe ich keine Garantie. Das stimmt, da habe ich keine Garantie. Aber heute ist es so, dass das Ostkonzept bei Bisenlage schnell ins Wanken kommt und dann einiges nicht mehr stimmt. Frau Tognella-Geertsen, Frau Stofer, wie gesagt, ich kann Ihnen keine Garantie abgeben, aber wir im Süden gehen davon aus, dass wir dann 5000 Anflüge weniger haben und dadurch eine längere Nachtruhe. Persönlich kann ich aber meine Kolleginnen und Kollegen aus dem Osten verstehen, welche dann diese ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Urs Dietschi (Grüne, Lindau): Meine Interessenbindung: Ich bin Vizepräsident der Bürgerorganisation FAIR in AIR und wir setzen uns für die von Flugemission betroffene Bevölkerung ein, schmiergeldfrei, das zuhanden der Freundwirtschafterin.

Zu den Fakten: Gegen 3 Milliarden Franken investiert die FZAG in Kapazitätserweiterungen, mit dem Ziel, bis 2040 postulierte 50 Millionen Passagiere abzufertigen, was mindestens 425'000 Bewegungen entspricht. Zwischenziel zu diesem Irrsinn sind 331'000 Flugbewegungen bis 2030. Aktuelle und abgeschlossene Projekte der FZAG zeigen, dass es nur um Kapazitätserweiterungen geht. Die nicht nötigen Verlängerungen der Pisten 28 und 32 würden weder mehr Sicherheit noch Stabilität, sondern mehr Kapazität bringen. Die Betriebszeiten werden mit den Kapazitätserweiterungen noch gröber verletzt werden. Die versprochenen Verbesserungen der Nachtruhe – ein leeres Versprechen. Auf der Piste 28 landen heute alle Flugzeuge, benötigen einen Bremsweg von 1000 bis maximal 2000 Metern bei nasser Piste, somit kein Sicherheitsproblem. Der Anflug auf Piste 28 ist aber ein nicht kategorisierter, Piloten können deshalb einen kategorisierten Anflug verlangen. Egal, wie lang die Piste ist, die gepriesene Stabilisierung ist ein weiteres leeres Versprechen. Auf der Piste 32 können heute praktisch alle Flugzeugtypen starten, das Pistenkreuz ist trotz seiner Komplexität sicher und häufig genutzt. Entsprechende Massnahmen wurden nach dem Fast-Zusammenstoss 2012 getroffen. Vor 20 Jahren standen die Pistenverlängerungen im Projekt «RELIEF», die Ausbauargumente wurden 20 Jahre älter, aber nicht wahrer. Unsere damalige Feststellung, es gehe nur um Kapazitätserweiterung, ist leider bestätigt.

Zur Wirtschaft: 0,6 Prozent oder 111'436 Tonnen des schweizerischen Exports und nur gerade 0,2 Prozent oder 79'644 Tonnen des Imports sind Luftfracht. Die Fluglobby hübscht das Warengewicht auf. Das Kerosin des Flugzeugs, in dem die Fracht mitfliegt, wird zum Warengewicht gerechnet. Beim Export sind das 712'447 Tonnen Kerosin, die zum effektiven Warengewicht gerechnet werden, ergibt 823'883 Tonnen. Mit solch falschen Zahlen wird dann Flugwirtschaftspolitik betrieben, Quelle: Eidgenössische Zollverwaltung 2019. Gleiches gilt übrigens für den Tourismus. In einer Präsentation zeigte die FZAG, wie am Anfang der Pandemie die Fliegerei praktisch zum Stillstand kam, das BIP (*Bruttoinlandsprodukt*) stieg weiter, womit die FZAG die wirtschaftliche Wichtigkeit der Fliegerei gleich selber relativierte. Das BIP stieg von 716,88 Milliarden Franken 2019 auf 771,22 Milliarden Franken 2022. Die beschworene wirtschaftliche Abhängigkeit der Fliegerei ist eine Mär.

Die Freundwirtschaftlerinnen verpassten es, die in Schmiergeld gewickelten falschen Argumente der FZAG zu den Pistenverlängerungen zu prüfen. Das Vorgehen, das Rezept, mit Schmiergeld die Zustimmung für kapazitätserweiternde Pistenverlängerungen zu erreichen, Fluglärm von einer Region in eine andere zu verschieben. Menschen in einem weniger dicht besiedelten Gebiet sind offenbar weniger wert oder gegen Krankheiten und allfälligen Tod wegen nächtlichem Fluglärm immun. Das System ZFI missachtet die Gesundheit des einzelnen betroffenen Menschen.

Den Verspätungsabbau als Betriebszeitverlängerung missbraucht, Slots, verbotenerweise nach 23 Uhr vergeben, das interessiert die Regierung nicht, das will sie nicht wissen, siehe dazu die Antwort auf meine Anfrage 475/2022. Statt das Übel der nicht eingehaltenen Betriebszeiten und Lärmwerte an der Wurzel zu bekämpfen, wird mit dem ZFI die Bevölkerung gegeneinander ausgespielt, womit wir bei Vertrauen und Ehrlichkeit wären. Noch nie wurden von der FZAG und der Regierung Versprechen bezüglich Bevölkerungsschutz und Fliegerei gehalten, Unehrlichkeit bleibt: die Kapazitätserweiterungen erstellen und behaupten, diese seien nicht geplant.

Umwelt: Zum Schluss an Regierung, FZAG und Fluglobby, stilvoll reduziert auf Anweisung ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*) Dann komme ich später nochmals.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Und da Sie gerade sagen, dass Sie nachher weitermachen: Jemandem Freundwirtschaft zu unterstellen, ist das

Unterstellen einer Straftat. Ich bitte Sie, solche Bezeichnungen zu unterlassen.

Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht): Ja zur Pistenverlängerung, es gibt viele Gründe dafür, und nicht nur, weil ich selbst mal für die Swissair geflogen bin. Erstens: Die Sicherheit wird erhöht, es steht mehr Bremsweg zur Verfügung und die Kreuzungspunkte werden reduziert.

Zweitens: Die Pünktlichkeit wird verbessert. Dies führt zu weniger Verspätungen und weniger Flügen nach 23 Uhr. Alle Anwohner im Kanton profitieren von mehr Nachtruhe. Und nicht vergessen dürfen wir, dass die direkten Anwohner schon immer wussten, dass der Flughafen dort ist. Keinen Einfluss haben die Pistenverlängerungen auf die Anzahl Flugbewegungen. Diese richtet sich nach dem Hauptbetriebskonzept, das von der Pistenverlängerung nicht betroffen ist.

Nicht vergessen dürfen wir, wie wichtig der Flughafen Zürich für die Anbindung ist, aber auch eine Wirtschaftsleistung von fast 10 Milliarden Franken und 50'000 Stellen.

Zur Klimadebatte: Seien wir ehrlich, auch die Linken fliegen. Die Glatt- Renaturierungen sind sowieso geplant. Der Flughafen will überdies bis 2040 die CO₂-Emissionen deutlich reduzieren. Lassen wir diesen Fortschritt zu. Es gibt überdies gesamthaft weniger lärmbelastete Personen. Es braucht dringend diese Pistenverlängerung, sagen Sie Ja. Besten Dank.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Anfangen möchte ich natürlich gleich mit der Aussage, dass der Flughafen wichtig ist und dass das von uns unbestritten ist. Aber wenn wir jetzt diese Diskussion hier anschauen, müssen wir sagen: Hier und heute ist die einzige Möglichkeit, gewisse Fragen zu diskutieren. Es wurde von Kollege Habicher darauf hingewiesen, dass das Betriebskonzept bestehen würde und dass das nichts ändert, und so weiter. Nun, das stimmt natürlich für den Moment. Aber das Flughafengesetz lässt hier jetzt diese Debatte zu und sonst gibt es sie nicht, denn all diese nachfolgenden Änderungen beschliessen der Bundesrat, das BAZL und die Flughafen AG – und niemand anderes. Der Kanton Zürich darf dann noch seine Meinung dazu äussern, aber etwas zu sagen hat niemand anderes.

Jetzt bauen wir also diese Pistenverlängerung, und dies ist – und das ist ja auch von allen unbestritten – eine Kapazitätssteigerung. Es wird von der Flughafen AG behauptet: «Wir investieren 200 Millionen Schweizer Franken und wollen keinen wirtschaftlichen Nutzen daraus. Wir verzichten auf Gewinne.» Wer dies diesen Managern glaubt, das sind

vermutlich dieselben, die eben auch den CS-Managern (*Credit Suisse, Schweizer Grossbank*) geglaubt haben, «wir haben kein Problem, es ist alles in Ordnung». Wir sind hier nicht ganz so blauäugig. Wir möchten das, was Sie von der Flughafen AG versprechen, «wir nutzen diese Kapazitätssteigerung für den Verspätungsabbau», und wir wollen, dass dann zukünftig auch der Klimaschutz stärker eine Rolle spielt. Wir möchten für diese Versprechen mit unserem Rückweisungsantrag Pflöcke einschlagen. Seien Sie also nicht blauäugig, sondern sagen Sie Ja zu diesem Antrag. Wir haben diese Versprechen, wir schlagen Pflöcke ein, halten Sie diese Versprechen auch ein. Wir fordern nichts, was die Flughafen Zürich AG nicht von sich aus selber behauptet. Und wenn man eben über die Verspätungen spricht – und Roman Schmid hat hier einige Gründe aufgezählt –, muss man auch sagen, einen wichtigen hat er vergessen: Die Flieger, insbesondere in den Europa-Rotationen, die starten, die landen, die starten, die landen. Und nur die Zeit in der Luft ist die produktive Zeit. Die Flugpläne sind so eng, diese Verspätungen verstetigen sich über den Verlauf des Tages. Es gibt also eigentlich wenig Grund zu erwarten, dass das Grundproblem hier wesentlich gelöst wird, wenn der Flughafen Zürich hier etwas ändert. Also Pistenverlängerung hat hier wenig Einfluss.

Der zweite Punkt, die Sicherheit: Wir sind alle dankbar, all diejenigen, die bereits einmal in einem Flugzeug sassen – und das sind vermutlich die meisten hier drinnen –, sind dankbar, dass fürs Fliegen die höchsten Sicherheitsbestimmungen gelten. Und der Flughafen Zürich erfüllt diese höchsten Sicherheitsanforderungen. Würde er es nicht tun, dann wäre der Betrieb eingestellt. Es geht hier jetzt um die Erhöhung der Sicherheitsmarge, wie es Barbara Franzen gesagt und wie sie es dann so schön formuliert hat, wer könne sich nicht für die Erhöhung der Sicherheitsmarge einsetzen. Nun, Frau Franzen ist auch Mitglied des Initiativkomitees der ÖV-Initiative, die versucht, Tempo 30 zu verhindern. Tempo 30 ist eine Sicherheitsmassnahme im Strassenverkehr. Dort setzt sie sich also nicht für die Erhöhung der Sicherheit ein.

Dann kommen wir noch zum dritten und letzten Punkt meines Votums, zu diesen Ersatzmassnahmen, die gefordert sind und wo jetzt eben auch offensichtlich ein Postulat vorbereitet wird, um sie zu verhindern: Diese Ersatzmassnahmen, die gefordert sind, hätten teilweise schon seit 20 Jahren erledigt werden müssen. Das sind Ersatzmassnahmen aus der letzten Ausbaustufe des Flughafens, die wurden bisher nicht gemacht. Jetzt kommt man dann mit einem Postulat, will das abschwächen und hat das Gefühl, wir könnten ja die Glatt eindölen, dann haben wir einen ökologischen Gewinn. Das ist falsch. Das ist eigentlich das Einzige,

was positiv ist an dieser Vorlage, wenn wir sie nicht ändern und nicht die Pflöcke einschlagen mit dem Rückweisungsantrag der GLP, dass es hier vorwärtsgeht. Aber das sind Massnahmen, die müssten eigentlich seit 20 Jahren umgesetzt sein.

Ich bitte Sie also, stimmen Sie unserem Minderheitsantrag zu. Weisen wir diese Vorlage zurück an den Regierungsrat. Er soll mit einer Vorlage kommen, die dann die Versprechen, die die Flughafen Zürich AG abgibt, auch tatsächlich einhalten wird. Herzlichen Dank.

Reto Agosti (FDP, Küsnacht): Der Flughafen Zürich finanziert sämtliche Infrastrukturprojekte, so auch das neue Dock aus Holz und die besagten Pistenverlängerungen selbst, und zwar über die normalen Grundgebühren. Dies sind Erträge, die nicht vom Verkehr abhängig sind, sondern es sind Gebühren, geteilt durch Passagiere, und weil das Passagieraufkommen steigt, ist auch die Pistenverlängerung eben aus eigenen Mitteln finanzierbar. Es braucht nicht mehr Verkehr dafür, es ist also im üblichen Rahmen der Investitionen. Und wenn man bedenkt, dass die Investition für die Pistenverlängerung mehrere Jahre dauert, ist das sogar unterhalb des Durchschnitts. Auch in der Corona-Zeit beanspruchte der Flughafen keine Staatshilfe. Das war auch die Idee der Privatisierung damals, dass eben nicht die öffentliche Hand Investitionen tätigen muss, um einen reibungslosen Betrieb sicherzustellen. Der grosse Teil der Kosten fällt übrigens bei der Verlängerung der Piste 28 an, wie Sie wissen, weil der Glattkanal verlegt werden muss, die Glatt wird ja renaturiert, und auch ein Stück Kantonsstrasse muss verlegt werden. Auch das ist im courant normal drin. Es braucht also keine Frequenzerweiterung. Die Landwirtschaft haben wir schon besprochen, auch das wird voll kompensiert. Die Pistenverlängerung nach Norden findet innerhalb des Perimeters des Flughafens statt und verursacht auch keine weiteren Kosten.

Genau vor der letzten Debatte im Juni sass ich zwei Stunden in einem Flugzeug in Belgrad, der Grund: Bisenlage. Es standen noch X andere Flugzeuge auf den Zielflughäfen herum, die Flugzeuge brauchen sehr viel Energie in dieser Zeit durch die APU (*Auxiliary Power Unit*) – das ist die kleine Turbine hinten im Heck – und kosten damit sehr viel Energie, verursachen CO₂, und das nur, weil Bise geherrscht hat. Die Pistenverlängerung ist also auch nachhaltig, stimmen Sie Ja.

Roland Kappeler (SP, Winterthur): Ich spreche nicht nur als Mitglied der SP-Fraktion, sondern auch als gewählter Vertreter der Stadt Winterthur, der grössten von 122 Gemeinden in der Behördenorganisation

Region Ost. Ich anerkenne die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens für die Region Zürich und gerade auch für Winterthur sehr wohl, Herr Ledergerber, Frau Fehr, Herr Anwander. Ich fordere keineswegs ein Downgrading zu einem Regionalflughafen Kloten. Nein, ich sage sogar Ja zur Rolle eines Hubs. Und auch die ausgeführten Sicherheitsaspekte gewichte ich sehr hoch. Aber jauchzen mag ich nicht, Herr Ledergerber. Nein, ich lehne die Pistenverlängerung mit geeinter Seele und zusammen mit der Region Ost in der vorliegenden Form ab und unterstütze die Rückweisungsanträge von SP und GLP. Die Gründe wurden von zahlreichen Vorrednerinnen und Vorrednern ausführlich erläutert. Deshalb hier die Kurzfassung meiner Argumente in vier Punkten:

Erstens: Das Verspätungsproblem wird mit der Pistenverlängerung überhaupt nicht gelöst. Die Anzahl Flugbewegungen steigt vor allem in den Nachtstunden weiter. Da müssen wir Gegensteuer geben, auch aus Klimagründen, und uns nicht einfach anpassen. Ich bin überzeugt, dass die Flugbewegungen im Flughafen Zürich längerfristig sinken müssen, nicht steigen.

Zweitens: Ökonomischer Nutzen in Ehren, aber mein Kollege Markus Bärtschiger hat es am 19. Juni 2023 deutlich gesagt: Die externen Kosten, vor allem in Form von Lärmbelästigung in den Nachtstunden, werden mit der Pistenverlängerung weder gesenkt noch internalisiert. Dazu sind andere Instrumente dringend nötig, flankierende und/oder alternative.

Drittens: Die Befürchtung, dass es bei der Pistenverlängerung längerfristig auch um eine Kapazitätsausweitung geht, konnte bisher nicht beseitigt werden. Verbindliche flankierende Massnahmen fehlen in der Vorlage, und die Flughafen AG konnte mit ihren bisherigen Versprechen diesbezüglich zu wenig Vertrauen schaffen. Mir fehlt der Glaube genauso wie meiner Kollegin Birgit Tognella.

Viertens und letztens: In ihrem Politikbrief 60 von letzter Woche schreibt die FZAG, ich zitiere: «Es gibt keine alternative Massnahme im Flugbetrieb, die punkto Sicherheit und Pünktlichkeit die gleichen Verbesserungen erzielt. Eine Ablehnung des Projekts bedeutet ein Ausbleiben dieser Vorteile, sei es in Sachen betrieblicher Sicherheit oder bei der Nachtruhe.» Doch, liebe Flughafen AG, es gibt sehr wohl eine Alternative, vielleicht nicht mit den aktuellen und prognostizierten Zahlen. Zugunsten von Sicherheit, Stabilität und Nachtruhe muss vielleicht auch die Ausdünnung des Flugplans in den Abend- und Nachtstunden, ja, vielleicht sogar ein längerfristiger Rückgang der Anzahl Flugbewegungen ins Auge gefasst werden. Wer alternativlos denkt, argumentiert

– wie heute auch die FDP – und plant, kann im Wettbewerb sowieso nicht bestehen.

Ich bitte Sie deshalb, die Vorlage an den Regierungsrat zurückzuweisen. Die lärmgeplagten Anwohnerinnen und Anwohner haben eine bessere Vorlage verdient. Danke.

Christoph Marty (SVP, Zürich): Bei all den Argumenten, die wir bereits gehört haben, vergessen Sie bitte einfach eines nicht: Die Ausgangslage der Pistenverlängerungen waren Sicherheitsüberprüfungen. Die Pistenverlängerungen sind eine wesentliche Massnahme aus der Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich, SÜFZ, aus dem Jahr 2012, um die Sicherheitsmarge zu erhöhen. Diese definierte die Pistenverlängerungen als die zentrale Massnahme zur Erhöhung der Sicherheitsmarge am Flughafen Zürich. Wie kommen also Verschiedene hier drin dazu, diese Sicherheitsaspekte einfach so unverblümt in den Wind zu schlagen? Dass bis heute noch nichts Gravierendes passiert ist, kann ja wohl nicht das Argument sein. Sollte einer der künftigen Vorfälle eine Katastrophe zur Folge haben, wer von Ihnen würde dann vor die Angehörigen der Opfer und die anderen Geschädigten treten und eingestehen, dass das Unglück verursacht wurde, weil Sie mit Ihrer Politik Massnahmen zur Sicherheitserhöhung mit falschen Argumenten gezielt sabotiert haben? Eines Ihrer Hauptargumente ist die Behauptung, die Pistenverlängerungen dienen dem Kapazitätsausbau. Aber entscheidend für die Start- und Landekapazitäten sind nicht die Pistenlängen, sondern die Zeit, in der das vorherige Flugzeug auf der Piste steht. Interessanterweise wird dieser Umstand von der Bürgerinitiative Fluglärmsolidarität exakt so bestätigt. Zum Thema «Kapazität» kann deren Unterlagen wortwörtlich entnommen werden: «Auch bei einer Verlängerung der Piste 28 kann die Landekapazität nicht erhöht werden. Um die Landekapazität zu erhöhen, ist es notwendig, dass die Flugzeuge nach der Landung die Piste so schnell als möglich verlassen.»

Ein elementarer Bestandteil des Projekts wäre die Renaturierung der Glatt auf der Rümlanger Seite. Während langer Zeit war die Glatt der schmutzigste Fluss der Schweiz. Die Verringerung der Kläranlageneinträge um die ARA (*Abwasserreinigungsanlage*) Zürich Nord, deren Abwässer jetzt seit etwa 20 Jahren durch den dafür erstellten Stollen in die ARA Werdhölzli zulasten der Limmat umgeleitet werden, brachten eine gewisse Entlastung. Ironischerweise heisst der schmutzigste Fluss der Schweiz immer noch «Glatt», aber dieser gleichnamige Fluss liegt in den Kantonen Appenzell und Sankt Gallen. Jedenfalls ist die geringe Vorfluterleistung unserer Glatt dem Siedlungsdruck des immer stärker

besiedelten Glatttals längst nicht mehr gewachsen. Renaturierungen würden helfen, die Selbstreinigungskraft des heute weitgehend kanalisierten Flusses signifikant zu verbessern. Aber das wäre Naturschutz und dieser verkauft sich einer linken Wählerschaft in Zeiten der grassierenden Klimahysterie wohl zunehmend schlechter.

Vergessen Sie einfach auch nicht: Der Flughafen Zürich ist die Trumpfkarte unseres Kantons. Der Flughafen ist nicht nur Garant für eine gute Erreichbarkeit der Schweiz, sondern auch ein wichtiger Wirtschaftsstandort. In über 300 Betrieben haben circa 27'400 Menschen einen Arbeitsplatz. Auch wenn Einzelne von Ihnen immer noch davon ausgehen, die Flughafen Zürich AG sei ein Staatsbetrieb, so trifft dies nicht zu. Tatsache aber ist, dass Stadt und Kanton Zürich Minderheitsbeteiligungen halten, welche sich schon in Milliardenhöhe ausbezahlt haben. Wer also Nein zu dieser Weisung sagt, der sagt Nein zum Schutz von Menschenleben und Vermögenswerten, sagt Nein zum Naturschutz und sagt Nein zu sicheren Arbeitsplätzen und einem wirtschaftlich prosperierenden Kanton Zürich. Beziehen Sie das bitte in Ihre Überlegungen mit ein.

Jean-Philippe Pinto (Die Mitte, Volketswil): Die Debatte zu den Pistenverlängerungen in unserem Rat wird intensiv geführt, das ist gut so, das ist für mich gelebte Demokratie. Dass darunter bisweilen die Sachlichkeit leidet, gehört zum Politbetrieb. Es geht heute aber nicht um die Grundsatzfrage pro oder kontra Flugverkehr, diese wird vom Volk in der Praxis, aber auch im Alltag entschieden. Es geht heute auch nicht um eine Kapazitätserweiterung, diese Frage werden wir aber in ein paar Jahren diskutieren müssen und auch darüber demokratisch abstimmen, nicht aber heute. Mit Rückblick auf die Sommerferien kann man nur sagen: Menschen wollen wieder reisen und fliegen, ob geschäftlich oder privat. Ob eine Reise mit dem Schiff in die USA nachhaltiger ist als ein Flug, möchte ich bezweifeln, die wenigsten würden hierfür ein Ruderboot benützen. Um was geht es aber heute? Mehr Sicherheit, mehr Pünktlichkeit und mehr Nachtruhe – that's it.

Längere Pisten bedeuten mehr Bremsweg und damit eine grössere Sicherheitsreserve. Dies gilt sowohl für Landungen als auch für Starts. Es ist eine Tatsache, dass immer grössere Maschinen von den Fluggesellschaften eingesetzt werden. Längere Pisten bedeuten daher weniger Flugbewegungen und insgesamt auch weniger Lärm. Durch die Pistenverlängerungen und die damit verbundenen Verbesserungen beim Ein-

satz der Flugbetriebskonzepte wird eine Verbesserung bei der Fluglärmbelastung erzielt werden. Die Pistenverlängerungen bringen daher Vorteile für die Bevölkerung und den Betrieb.

Ich gehe noch einen Schritt weiter: Keiner von uns mag Lärm, vor allem abends und nachts. Ich gehe davon aus, dass der Fluglärm in den nächsten Jahrzehnten sinken wird. Die Luftfahrt steht vor der wichtigsten Transformation ihrer Geschichte. Start-ups im Bereich der nachhaltigen Luftfahrt bringen neue Innovationen und revolutionäre Lösungen, zum Beispiel synthetische Treibstoffe, Bio-Kerosin, E-Fuels, neue Triebwerke, neue Verbundstoffe et cetera. Davon wird auch der Flughafen Zürich und werden wir alle profitieren. Der wirksamste Ansatz, um Lärm zu vermeiden, ist, in neue Flugzeugtechniken zu investieren und die Flugzeuge kontinuierlich zu modernisieren. Hier wurden in den letzten Jahrzehnten bereits grosse Fortschritte erzielt. So sind Flugzeuge der neusten Generation viel leiser als noch vor 20 Jahren. «20 Jahre» ist ein gutes Stichwort. Die wenigsten Flugzeuge, die heute der Flughafen Kloten anfliegen, sind älter als 20 Jahre alt. Ältere Flugzeuge bezahlen auch erheblich mehr Gebühren, und das ist auch gut so. Die Fluggesellschaften setzen daher nach Zürich nur ihr modernstes Fluggerät ein.

Vielleicht ein kurzer Blick zu dem auch von mir sehr geschätzten öffentlichen Verkehr. Es fahren heute bei den SBB noch Lokomotiven, die älter sind als 50 Jahre. Das Rollmaterial ist häufig nicht auf dem neuesten Stand. Der Gotthard-Unfall (*Entgleisung eines Güterzugs*) lässt hier grüssen. Hier wird aber nicht die gleiche Diskussion wie beim Luftverkehr von gewissen politischen Kreisen geführt. So nebenbei: Auch der Strassenverkehr wird sich in den nächsten Jahren komplett verändern. Die Lärmdiskussion wird sich in der Zukunft auf andere Verkehrsträger verlagern.

Zurück zum Fluglärm: Die europäischen Länder und die europäische Luftfahrtindustrie verfolgen zusammen ehrgeizige Ziele. Eines der wichtigsten europäischen Forschungsvorhaben, um diese Ziele zu erreichen, ist Clean Sky; auch schweizerische Unternehmen und Hochschulen sind daran beteiligt. Die Luftfahrtindustrie leistet insbesondere mit ihren Innovationen im Bereich der Triebwerke erhebliche Beiträge zur Reduktion des von Flugzeugen ausgehenden Lärms. Es wird in der Zukunft neuartige Antriebe brauchen. Der Innovationspark auf dem Flugplatz Dübendorf wird hierfür eines der wegweisenden Forschungszentren der Zukunft sein. Hierzu ist auch die Nähe zum Flughafen Kloten für viele Forschungen notwendig und praktisch. Wollen wir den Innovationspark jetzt bereits einschränken?

Ich komme zum Schluss. Fakt ist, dass es zurzeit keine alternativen betrieblichen Massnahmen zu den Pistenverlängerungen gibt, die dieselben Verbesserungen, punkto Sicherheit und Verspätungen bringen. Stimmen wir daher den Pistenverlängerungen zu. Besten Dank.

Wilma Willi (Grüne, Stadel) spricht zum zweiten Mal: Ich mache meine Interessenbindungen bekannt, ich bin Bürgerin von Stadel und ich wohne als Fluglärm-betroffene in Windlach in der Gemeinde Stadel. Weiter bin ich Regionalgruppenleiterin von Birdlife (*Vogelschutzorganisation*) im Bezirk Dielsdorf und ich setze mich im ganzen Bezirk für den Naturschutz ein. Das ist der Grund, weshalb ich Anfrage 140/2023 betreffend Grossprojekte und Landverluste an landwirtschaftlicher Nutzfläche im Kanton Zürich eingereicht habe. Nun habe ich seit der Debatte vom 19. Juni 2023 die Antwort des Regierungsrates erhalten. Meine konkrete Frage lautete: «Wie viel landwirtschaftliche Nutzfläche wird verlorengehen, sollten die Pisten 28 und 32 verlängert werden?» Wenn der Regierungsrat schreibt, dass vom Projekt rund 26 Hektaren Ackerland betroffen seien, wovon 20 Hektaren den Status «Fruchtfolgefleichen» aufweisen, dann glaube ich das, wir haben es schwarz auf weiss, und das ist einfach eine Katastrophe. Wenn die SVP nun behauptet, es würden nur 3,6 Hektaren Landwirtschaftsland verschwinden, wird nicht berücksichtigt, dass zum Beispiel auch Flachmoorgebiete gemäss Bundesgesetz für Natur- und Heimatschutz kompensiert werden müssen. Wir Grüne sind klipp und klar dafür, dass alles, was durch den Ausbau des Flughafens, zum Beispiel Pistenverlängerung, Umrollung, Schnellabrollwege, neue Standplätze et cetera verursacht wird, und auch die zerstörten Flachmoorgebiete gemäss Gesetz kompensiert werden müssen, und das braucht Land. Dass zum Beispiel dem Geflügelhof von Euw in Oberglatt die Existenz entzogen wird, ist einzig und allein Schuld des Flughafenausbaus. Es steht zum Beispiel in der Bauernzeitung, dass ein Retentionsbecken für Enteisungsmittel des Flughafens auf dem Hof entstehen soll. Es zeigt sich einmal mehr, dass sogar der Zürcher Bauernverband keinerlei Glaubwürdigkeit verdient. Und deshalb erwarten wir heute immer noch, dass die Landwirte hier im Rat die Pistenverlängerung ablehnen, dies schulden sie ihrer Glaubwürdigkeit.

Wir im Zürcher Unterland erdulden seit 75 Jahren den Flughafen und die Flugzeuge über unseren Dörfern. Somit haben wir sehr viel zum Erfolg des Flughafens beigetragen. Aber genug ist genug. Noch mehr Landverluste wegen der Pistenverlängerung und dazu Flugzeuge, die noch tiefer und somit noch lauter über unseren Dächern fliegen werden,

das geht nicht. Somit lehnen wir die Pistenverlängerung in aller Deutlichkeit ab, und tun Sie dies bitte auch.

Barbara Grüter (SVP, Rorbas): Ich gebe meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Mitglied im Vorstand des Vereins Pro Flughafen Zürich. Es ist schon bedauerlich, wenn nicht schon ein Trauerspiel, welche irreführenden und schlicht unwahren Behauptungen hier von linksgrüner Seite geäussert werden, um diese wichtige Vorlage unsachlich zu boykottieren. Ebenso erstaunlich ist, dass gegen den Flughafen und die Fliegerei zwar gewettert, aber dennoch kräftig geflogen wird. Vielleicht sollten Sie von linksgrüner Seite Ihre Wahlklientel und Ihre Genossen besser erziehen. Wenn Sie diese Pistenverlängerungen nicht wollen, dann argumentieren Sie bitte mit ehrlichen Argumenten, in Ihrem Fall mit partikulären und ideologischen Ansichten und Interessen. Die Regierung und die Flughafen Zürich AG sind heute Bittstellerin für die Optimierung der Sicherheit des Betriebs am Flughafen Zürich, dies aufgrund von Vorgaben des BAZL. Eine Vielzahl von Randbedingungen und besonderen Regeln provoziert Fehler, für die im System nur geringe Sicherheitsreserven vorhanden sind. Aus Fehlern entstehen häufiger Ereignisse, daher ist die Sicherheitsoptimierung stets unerlässlich. Weniger Kreuzungen am Boden und in der Luft optimieren diese Sicherheit, ebenso kürzere Rollwege und längere Bremswege für grosse und schwere Flugzeuge, die so alle Pisten optimal nutzen können. Es werden weniger ausserplanmässige Abweichungen notwendig und somit entstehen weniger Verspätungen, die spätabends abgebaut werden müssen, eine Verbesserung für den gesamten Flugbetrieb.

Wissen Sie, ich bin weder in der Aviatik spezialisiert noch Pilot, ja, sogar bin ich nicht mal ganz frei von Flugangst. Ich bin lediglich um den Flughafen aufgewachsen, hatte schon immer eine Faszination für die Kunst des Fliegens und war und bin von der wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens nicht nur für die Region und den Kanton Zürich, sondern für die ganze Schweiz stets beeindruckt. Und auch trotz der negativen Seiten der modernen Mobilität, wie beispielsweise Lärm, ist es erstaunlich, wie viel Zuwachs die Gemeinden rund um den Flughafen Zürich trotzdem in den letzten Jahren erhalten haben. Keine andere Region in der Schweiz hat sich in den letzten 20 Jahren so stark entwickelt. Jeder Einzelne muss sich nun also selber überlegen, ob und wie er zum Flughafen Zürich steht und ob er diese Sicherheitsoptimierung verantwortungsvoll mitträgt oder nicht. Jede Region hat ihre Stärken und kämpft mit ihren Schwächen und jede Region profitiert von gegebenen Vorteilen und auch Nachteilen ihres Standortes. Wo wir uns

mit Neid- und Missgunstpolitik begegnen oder mit unsachlichen, partikulären und von Doppelmoral geprägten ideologischen Argumenten hantieren, wo nicht mehr vernünftig und in diesem Falle für die Sicherheit argumentiert wird, werden wir am Ende als Ganzes verlieren.

Heute Morgen hat mich kurzfristig eine WhatsApp-Nachricht (*Social-Media-Dienst*) von einem guten Freund erreicht, der Flugkapitän bei der SWISS (*Fluggesellschaft*) ist, ich zitiere: «Lueged im Rat, dass ändlich dä Runway 28 ä aständigi Längi bechunnt, dänn channi nämli entspannter aflüge.» Meiner Meinung nach gibt es also nie, wirklich nie eine sachliche Argumentation gegen eine Sicherheitsoptimierung an Flughäfen, sondern nur Partikular- oder ideologische Interessen. Einer weiteren Entwicklung zur Erhöhung der Sicherheit und Stabilität des Flugverkehrs am Flughafen Zürich müssen wir wohlgesinnt gegenüber treten. Ein Ja zu dieser vernünftigen und richtigen Pistenverlängerung am Flughafen Zürich! Vielen Dank.

Nicola Siegrist (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Meine Interessenbindungen haben Sie mittlerweile schon einmal ein paarmal gehört, ganz einfach: Ich bin aktuell 26, ich werde noch einige Jahrzehnte auf diesem Planeten leben müssen. Entsprechend habe ich ein Interesse an einem intakten Planeten.

Neben der Sicherheit, die ja die ganze Zeit betont wird, müssen wir festhalten: Es geht bei diesem Projekt auch um die Grundlagen. Man schafft damit auch die Grundlagen für eine Kapazitätserweiterung. Das haben Sie selbst bestätigt, Herr Agosti von der FDP, als Sie vorher gesagt haben «die Zahlen steigen». Das stimmt, und der Flughafen plant weiter mit einer Grundlage für eine Kapazitätserweiterung, die zulässt, dass die Zahlen der Passagierinnen und Passagiere weiter steigen, entsprechend auch diese Investitionen schlussendlich gut amortisiert werden können. Diese mögliche Kapazitätssteigerung ist eine Katastrophe fürs Klima. Falls es nicht darum ginge, wären Sie schon lange bereit gewesen, das auch im Gesetz oder anderweitig festzuschreiben, dass diese Kapazität plafoniert wird. Sie sind unehrlich. Sie sind unehrlich, weil sie Angst haben davor, dass die Bevölkerung das ablehnt, erstens, weil die Bevölkerung mittlerweile weiss, dass wir auch beim Fliegen etwas fürs Klima tun müssen, und zweitens, weil sie sich nicht mehr mit leeren Ruheversprechungen abspeisen lässt. Und Frau Grüter, wenn Sie sagen, es dürfen keine Partikularinteressen gespielt werden, dann sollten Sie vielleicht nicht die SMS eines Piloten vorlesen, der einfach gemüthlicher anfliegen möchte (*Heiterkeit*). Ich sage Ihnen, was kein Partikularinteresse, kein ideologisches Interesse ist: Es ist nämlich der

Schutz unserer Lebensgrundlagen, und darum geht es mir bei meiner Ablehnung.

In der letzten Debatte habe ich zwei Fragen an Regierungsrätin Carmen Walker Späh gestellt und ich wiederhole diese hier gerne für das Publikum und für die Medien: Erstens – Felix Hoesch hat es bereits ausgeführt – kommt zwei Drittel der Klimawirkung des Flugverkehrs nicht aus dem CO₂, sondern aus dem Wasserstoff, Wasserdampf und anderen Gasen, die in hohen Luftschichten abgesondert werden. Frau Walker Späh, anerkennen Sie, dass eine reine Beimischquote von erneuerbarem Kerosin das Klimaproblem des Flugverkehrs nicht lösen wird? Ich danke für eine sehr klare Antwort.

Die zweite Frage bezieht sich auch auf die Kapazitätserweiterung, und zwar nicht auf die Anzahl Flüge, sondern auf die Möglichkeit, grössere und schwerere Flieger landen und starten zu lassen. Und hier die Frage, Frau Walker Späh, tut mir leid, dass ich jetzt trotzdem noch explizit eine Antwort möchte: Würde eine Verlängerung technisch erlauben, dass grössere und schwerere Flieger zukünftig häufiger fliegen könnten, schafft das hier die Grundlage dafür?

Und, drittens, noch eine neue Frage, es dreht sich dabei um die Vorlieben einiger Superreichen, die wir hier in der Schweiz doch auch haben, das konnte man im Tages-Anzeiger letzte Woche auch nachlesen: Die fliegen lieber im Privatjet als im Linienflieger wie der Pöbel im Kanton Zürich. Beim Flughafen Zürich waren das 11'000 Flüge letztes Jahr, die Anfrage (*KR-Nr. 195/2023*) dazu wurde leider noch nicht beantwortet. Es ist noch nicht bestätigt durch die Regierung, aber die Frage Nummer 3 an Regierungsrätin Walker Späh: Kann man denn nicht diese Privatflieger, die nachweislich sehr klimaschädlich sind, einschränken, um das System am Flughafen zu entlasten, wenn denn das so ein grosses Problem sein sollte? Ich danke für Antworten auf alle drei Fragen und bitte Sie, anschliessend diese Vorlage abzulehnen.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Wir haben es vor der Pause von Christoph Marty von der SVP gehört, es geht um die Sicherheit bei dieser Vorlage. Und wenn man nicht gegen die Sicherheit argumentieren kann, dann muss man halt ein bisschen abweichen und andere Argumente bringen, wie Lärm oder Naturschutz, deshalb weiche ich jetzt auch nochmals ab und bringe einfach die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens: Und zwar hat der Flughafen einen grossen volkswirtschaftlichen Nutzen für den Kanton Zürich und er garantiert als internationaler Verkehrsknotenpunkt die Anbindung der Schweiz an die Welt, sei es für den Tourismus, den Aussenhandel oder die Logistikbranche. Das

dürfen wir einfach nicht vergessen. Es wird damit Wertschöpfung generiert, und diese wird nicht nur für den Kanton Zürich wichtig sein, sondern für die ganze Schweiz, und nicht nur für den Flughafen selbst. Profitieren können auch die Städte und Tourismusorte mit ihren Branchen wie der Hotellerie, dem Gastgewerbe, dem Verkehr, dem Detailhandel und auch der Kultur. Diese Wertschöpfung, 2022 vom Büro INFRAS (*Forschungs- und Beratungsunternehmen*) auf jährlich 7 Milliarden Franken beziffert, schafft Arbeitsplätze, und zwar am gesamten Standort Flughafen Zürich für über 27'000 Beschäftigten einen Arbeitsplatz. Offenbar empfinden viele der angrenzenden Regionen diesen Standortvorteil als grossen Vorteil, denn in der ganzen Flughafenregion ist die Bevölkerung besonders stark gewachsen, wir haben es gehört. Im Glattal ist die Bevölkerung im Fünfjahresschnitt rund 20 Prozent stärker gewachsen als im ganzen Kanton Zürich, im ganzen kantonalen Durchschnitt. Und diese Wertschöpfung schlägt sich auch in direkten Steuerfranken nieder, bezahlte doch die Flughafen Zürich AG seit der Privatisierung im Jahr 2000 in der Schweiz direkte Steuern im Umfang von gut 700 Millionen Franken und schüttete Dividenden von rund 500 Millionen Franken an die öffentliche Hand aus. Das ist wichtig, das ist aber nicht nur ein Grund, weshalb wir uns zum Flughafen Zürich stellen müssen, sondern wir wollen einen wirtschaftlich attraktiven, aber auch einen sicheren Flughafen Zürich. Und deshalb sagen wir wirklich mit grosser Überzeugung Ja zu dieser Vorlage. Und in Bezug auf die wirtschaftlichen Vorteile hoffe ich trotzdem, dass von der anderen Wirtschaftspartei, der GLP, sich dennoch ein paar heute auch zu einem Ja durchringen können. Besten Dank.

Marcel Suter (SVP, Thalwil): Ich erlaube mir als Unternehmer, Mitglied in diversen Wirtschaftsvereinigungen und auch als Präsident der WAK (*Kommission für Wirtschaft und Abgaben*) auch etwas dazu zu sagen: Bei dieser Vorlage sind Fakten entscheidend und Ideologie sollte keine Rolle spielen. Fakt ist, diese Vorlage soll gemäss den Experten – und nein, das sind praktisch alle hier drin eben gerade nicht – mehr Sicherheit und mehr Stabilität und keine Kapazitätserhöhung am Flughafen Zürich bringen. Dagegen sollten wir alle doch eigentlich nicht sein, weder die sehr vielen Personen, die fast wieder so zahlreich fliegen wie vor der Pandemie, noch die Wirtschaft, die es sicher geschlossen nicht ist. Die Wirtschaft im Kanton Zürich ist auf jeden Fall geschlossen für diese Pistenverlängerung und sie ist geschlossen für einen funktionierenden Flughafen und den Flugbetrieb. Daher bin ich unter anderem verwundert, dass nicht alle Parteien, die «liberal» im Namen haben,

diese Vorlagen unterstützen wollen. Ich oute mich: Selber fliege ich seit Jahren eher selten, und in diesem und in den letzten Jahren bin ich immer mit dem Zug in die Ferien ins Ausland gefahren. Es wäre ja schön, das könnten alle grundsätzlichen Flughafenkritiker und/oder die heute Nein-Stimmenden auch von sich behaupten. Als pragmatischer bürgerlich-liberaler Mensch ärgere ich mich masslos, dass ganze Parteien, Vertreter der Klimakleber und so weiter denken, es sei in Ordnung, den Mitmenschen vorzuschreiben, was für ein Verkehrsmittel sie noch benützen dürfen. Und Fliegen gehört für die Linksrünen ja grundsätzlich eher nicht dazu. Nein, es müssen nicht immer die anderen Personen und/oder Unternehmen sich ändern und die anderen sich einschränken. Schauen Sie in den Spiegel, schauen Sie endlich in den Spiegel und fangen Sie endlich bei sich selber an. Ich bezweifle, dass dem so ist, und bekannte Beispiele dafür haben wir genügend: unter anderem die Klimakleber, Vielflieger-Heuchler und ganz viele andere. Stimmen Sie Ja zur Pistenverlängerung. Danke.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach) spricht zum zweiten Mal: Die Flughafen AG und der Regierungsrat sind keine vertrauenswürdigen Partner. Das zeigt zu guter Letzt – neben den regelmässigen Lärmüberschreitungen und Verletzungen des Nachtflugverbots – auch die Spendenaffäre. Gleicher Meinung sind auch viele Gemeinden, welche sich ablehnend zur Pistenverlängerung geäussert haben. Die Flughafen AG will mit der Pistenverlängerung keine verbindlichen Ziele zum Kapazitätsausbau und für weniger Lärm in der Nacht eingehen. Der Regierungsrat als Kontrollinstanz hat in all diesen Jahren die Augen oder viel besser die Ohren verschlossen und die Bevölkerung nicht vor den schädlichen Emissionen geschützt. Keine wirkungsvollen Massnahmen wurden ergriffen, obwohl das Flughafengesetz das so vorsieht. Frau Walker Späh, unter dieser Vorgeschichte können Sie nicht erwarten, dass wir Ihren Beteuerungen Glauben schenken können. Wer den Schutz der Bevölkerung ernst nimmt, baut die Pisten am Flughafen nicht aus.

Wenn wir die Klimaziele erreichen wollen – und dazu hat sich die Schweiz verpflichtet und das Zürcher Stimmvolk hat mit grosser Mehrheit zugestimmt –, dann können wir eine klimaschädliche Infrastruktur, wie sie der Flughafen ist, nicht weiterwachsen lassen. Eine neue Studie des Paul-Scherrer-Instituts und der ETH, welche gerade vor den Sommerferien erschienen ist, zeigt auf, dass die Zahl der Flüge um 0,4 bis 0,8 Prozent pro Jahr gesenkt werden muss, damit wir bis 2050 eine klimaneutrale Fliegerei erreichen können. Dies trotz SAF, diesen

Sustainable Aviation Fuels, also dieser nachhaltigen Treibstoffe, und trotz CCS, Carbon Capture Storage, der Einlagerung von CO₂. Das Netto-null-Ziel kann nur erreicht werden, wenn weniger statt mehr geflogen wird. Wer die Klimakrise ernst nimmt, baut die Pisten am Flughafen nicht aus.

Das Wachstum wird in der Diskussion um die Pistenverlängerung von der Flughafen AG gemieden. Seit längerem hört man nichts mehr zu diesem Thema. Noch 2019 als der Neubau des Terminals A angekündigt wurde, sprach die Flughafen AG von 50 Millionen Passagieren, welche sie 2040 abwickeln möchte, also fast 70 Prozent mehr als im Spitzenjahr 2019. Wenn eine Firma Geld investiert, will sie ein Return on Investment; der kann nur erreicht werden, wenn mehr Passagiere abgewickelt werden. 3 Milliarden Schweizer Franken will der Flughafen in den kommenden Jahren investieren. Um dafür eine Refinanzierung zu erreichen, braucht es ein massives Wachstum an Passagieren und Flugbewegungen. Wer kein endloses Wachstum will, baut die Pisten am Flughafen nicht aus.

René Isler (SVP, Winterthur): Sehr verehrte Frau Wirtschaftsdirektorin, ich möchte Sie auch noch begrüßen, Sie wurden nämlich vergessen. Vorweg die Frage, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, auch die Damen und Herren da oben auf der Zuschauertribüne: Wer von Ihnen kann sagen, wie und mit was wir in 40 Jahren fliegen werden? Tendenziell – das sagt uns ja auch die ETH – wissen wir das schon heute: Die zukünftigen Flugzeuge oder Fluggeräte werden vor allem grösser und schwerer werden, weil hier die Geräuschkämmung oder die geänderte Antriebsart mehr Gewicht verursacht. Und es ist auch physikalisch so, dass alles, was grösser und schwerer ist, am Tag X auch mehr Pisten braucht, wenn Sie ein Fluggerät haben, das schwerer wird. Wir können aber heute froh sein, dass es vor 150 Jahren weder Grüne noch weltfremde Sozialisten gab. Heute wäre nämlich in den Bergen kein einziges Baugrossprojekt mehr möglich, weder ein Gotthardtunnel noch eine Pilatus- oder Rigi-Bahn. Wir sind ja schon kläglich gescheitert an einem Seilbähnli über den Zürichsee. Ich habe mir über die Sommerferien tatsächlich den Dienst angetan und mich mal im Archiv umgeschaut, wo einst der Flughafen und dessen Pisten gebaut worden sind und wo sich die damaligen Siedlungsgebiete befunden haben beziehungsweise wie die sich eben damals offenbart haben. Vorweg, da war vor allem eines nicht: Da war gar nichts an Kulturland so weit das Auge reicht und bis zum Pistenrand. Ich weiss, alle Nachbargemeinden um den Flughafen Zürich, wenn man etwas Bauland verkaufen kann, dann tut das einem

gut hinten links in der Tasche. Aber die Folgen sollte man halt auch abwägen. Und ich wehre mich nach wie vor dagegen, dass man eigentlich bis an den Pistenrand baut, günstigeres Wohnland kaufen kann. Und dann? Kaum habe ich die Möbel eingepackt und bin dort hingezogen, reklamiere ich dann wieder wegen dem Fluglärm. Und zum Schluss, liebe Grüne, wenn ihr von Ehrlichkeit redet, dann wundert mich bis heute – und das seit über 20 Jahren in diesem Rat –, es wundert mich noch heute, weshalb Sie sich noch nie um die hunderttausend vom Nachtlärm des öffentlichen Verkehrs geschädigten Menschen gekümmert haben, die direkt an einer Eisenbahnstrecke wohnen; noch nie habe ich ein Wort gehört, noch gar rein nie. Also das ist einfach nicht ehrlich, was sie da betreiben: Beim Flughafen von Lärmschädigungen reden und beim öffentlichen Verkehr wird einfach in den linken oder rechten Hosensack hineingelogen. Und wenn die Grünen ehrlich wären, würden sie sich mit demselben Elan, mit dem Sie sich jetzt einfach gegen den ganzen Flugverkehr wehren, auch gegen die 4.50 Meter breiten Velotrasse mitten in unseren Landschaften wehren. Wenn Sie mal ein Paradebeispiel anschauen wollen, dann gehen Sie mal von Schneit nach Hagenbuch. Was da geschieht, quer durch ein Maisfeld, spottet jeglichem grünen Anliegen. Also wenn Sie ehrlich sein wollen, dann stehen Sie hin, wie das unser Fraktionspräsident gesagt hat, und sagen Sie: «Wir machen einen Vorstoss oder eine Volksinitiative für die Abschaffung des Flughafens Zürich und mit ihm etwa 40'000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt. Das können Sie jetzt dann im Wahlkampf verkaufen. Wir sind gegen den Abbau des Flughafens. Da rinnt die «Zeine» und nicht beim Fluglärm.

Hier geht es um ein Sicherheitsdispositiv des Flughafens. Denn wie gesagt, die Flieger werden zwar leiser mit jedem Bau, mit jedem neuen Typen werden die Flieger leiser, aber sie werden auch breiter; nicht mit mehr Passagieren, das ist nicht der Fall, aber sie werden länger und schwerer, und dadurch braucht es zwangsläufig einfach längere Pisten – rein aus Sicherheitsgründen. Und wenn Sie mir nicht sagen – auch das eine Frage an Linksgrün – wie wir uns dann in 40 Jahren in der Luft bewegen, wenn Sie mir das nicht sagen können, dann können Sie auch nicht sagen, dass das ein schädlicher Vorstoss ist. Ich bitte Sie, dieser Vorlage zuzustimmen.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Eine kleine Vorbemerkung: Wenn ich richtig zugehört habe, hat Marcel Suter als Präsident der WAK gesprochen. Ich bin KEVU-Mitglied (*Kommission für Energie, Verkehr und*

Umwelt), wir sind die vorberatende Kommission, und mir ist nicht bekannt, dass die WAK einen Mitbericht verfasst hätte. Wie man dann als Präsident der WAK zu diesem Geschäft sprechen kann, ist mir schleierhaft.

Jetzt zum eigentlichen Thema: Der Flugverkehr darf nicht zunehmen. Das ist wichtig für unser Klima, für unseren Planeten, für unsere weitere einigermaßen angenehme Existenz auf diesem Planeten. Entsprechend ist es konsequent, wenn man dafür schaut, dass der Flugverkehr, dessen Kapazität nicht zunimmt. Jetzt wird immer gesagt, das sei ja kein Problem, denn es gehe ja sowieso nur um die Sicherheit und gar nicht um die Kapazität, wir könnten problemlos zustimmen. Jetzt ist halt die Frage: Kann man dem Flughafen trauen? Sind Aussagen der Flughafenverantwortlichen glaubwürdig?

Gehen wir etwas in die Vergangenheit zurück: Bevor der Flughafen, der Kanton Zürich und die Bürgerlichen sich mit dem Abschliessen des Staatsvertrages (*mit Deutschland betreffend das Anflugregime des Flughafens Kloten*) ein Riesen-Ei gelegt haben, gab es keine Südanflüge, da gab es nur die Ostanflüge. Die Ostgemeinden haben moniert, dass am Morgen doch etwas gar früh angefliegen werde, ob man das nicht etwas später machen könnte. Der Flughafen hat gesagt: Das ist absolut unmöglich, der Hub degeneriert, fliegt auseinander, die Wirtschaft des Kantons Zürich kollabiert – keine Chance. Und dann hat man sich eben verzockt, es gab plötzlich Südanflüge. Die zwar flugintensive Goldküste, aber sehr lärmempfindliche Goldküste war dann auch betroffen. Schwupps, und plötzlich ging es, obwohl man ein ineffizienteres Konzept hatte. Man muss sagen, dem Flughafen kann man nicht trauen, wenn er solche Aussagen macht; die stimmen nicht, die gelten nicht und die werden auch nicht gültig sein. Wir haben heute mit der Pistenverlängerung die einzige Chance, die Kapazität zu beeinflussen, zum anderen haben wir nichts zu sagen. Deshalb gibt es heute, wenn wir die Kapazität reduzieren wollen, nur eine Möglichkeit: Wir müssen Nein stimmen.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Das Wort für eine kurze Klärung, als was er gesprochen hat, hat Marcel Suter.

Marcel Suter (SVP, Thalwil): Ich habe sicher nicht gesagt, dass ich im Namen der WAK rede, sondern es war eine Auflistung meiner Interessenbindungen. Danke.

Mario Senn (FDP, Adliswil): Wir haben jetzt mehrmals gehört, man müsse halt einfach den Flugplan ausdünnen und die Nachtruhe entsprechend verlängern, diese Forderung kommt ja regelmässig. Klar, man könnte die letzte Langstreckenwelle streichen, das könnte man machen, aber was bedeutet das letztlich? Es bedeutet letztlich, dass gewisse Destinationen nicht mehr angefliegen werden könnten, weil man dann beispielsweise in Sao Paulo in der Nacht landen müsste. Sie haben dann also zwei Möglichkeiten: Entweder man verlangt, dass die Brasilianer halt mitten in der Nacht – mitten in der Nacht – keine Nachtruhe haben sollen, oder man kappt diese Direktverbindung; bei Hongkong und bei Johannesburg ist es ganz ähnlich. Es wäre aber nicht nur kurzfristig, sondern auch kurzfristig gedacht, wenn man jetzt diese Langstrecken würde kappen wollen. Erstens müssen wir ja anerkennen, dass, bis diese Piste dann gebaut wird, noch etwa zehn Jahre vergehen. Das ist alles aufgrund der Verfahren, die dann noch kommen werden und die auch Sie auf der Gegenseite sicher nutzen werden, um das eine oder andere Rechtsmittel einzubringen, um diesen Prozess zu verzögern. Es würde also etwa zehn Jahre dauern, bis da wirklich etwas passieren wird. Und was passiert da aber sonst? Die wirtschaftliche Entwicklung wird weitergehen und wir freuen uns doch, wenn auch andere Länder sich wirtschaftlich entwickeln und ihren Lebensstandard erhöhen können – Brasilien, Indonesien, Länder in Afrika. Und haben Sie wirklich das Gefühl, dass diese Länder dann nicht fliegen wollen? Da zu sagen, dass wir uns nicht diesen Ländern anbieten können, ist keine zukunftsfähige Politik.

Zur wirtschaftlichen Bedeutung, die ja auch in infrage gestellt wurde: Stellen Sie sich doch einfach die Frage, was Zürich, die Region Zürich, von Bern, Luzern, aber auch Basel oder Genf unterscheidet. Es ist nun einmal der Flughafen mit interkontinentalen Direktverbindungen. Und wenn Sie das auch nicht glauben, dann gehen Sie doch nach Utzensdorf im Kanton Bern. In den Vierzigerjahren war dort als Alternative zu Kloten ein Landesflughafen geplant. Ich kenne diese Region vor allem aus dem Militär. Es ist auch ein Zeichen, dass sie dort so viel Militär haben. Denn wenn Sie da den Arbeitsmarkt, die wirtschaftliche Entwicklung, die wirtschaftliche Situation mit Kloten vergleichen, dann stellen Sie selbst fest, was das heissen würde, wenn wir keinen Flughafen hätten: Wir hätten sehr viel weniger Wohlstand bei uns.

Es ist auch zu beachten, dass wir in Zürich bereits ein sehr strenges Abendregime haben, eine strenge Lärmregulierung. Und auch wenn der Flughafen wollte, könnte er deshalb abends gar nicht mehr Slots vergeben.

Diese Vorlage, diese Pistenverlängerung sehe ich deshalb auch nicht als Kapazitätserhöhung, sondern sie stellt sicher, dass die geplante und vom Bund auch beabsichtigte Kapazität erfüllt werden kann, und dies bei allen Wetterlagen und auch pünktlich.

Jacqueline Hofer (SVP): Die Verlängerung der Pisten 28 und 32 setzt die Sicherheitsvorgaben aus dem SIL um und bringt eine klare Verbesserung der Stabilität des Flugbetriebs. Beide Pistenverlängerungen sind insbesondere für das Ostkonzept relevant. So genügt die Länge der Piste 28 zwar unter normalen Umständen für alle Landungen. Bei schwierigeren Bedingungen, zum Beispiel bei nasser Piste, verlangen aber einzelne Piloten von Grossraumflugzeugen, die im Interkontinentalverkehr eingesetzt werden, eine längere Landepiste. Sie werden dann auf Piste 34 umgeleitet, welche die normale Landepiste 28 kreuzt. Zudem ergibt sich dadurch, falls eine Maschine durchstarten muss, ein Kreuzungspunkt in der Luft mit den startenden Flugzeugen. Die Pistenverlängerung 32 führt dazu, dass fast alle Flugzeuge neu auf dieser Piste starten können und dass dadurch das System insgesamt weniger komplex wird.

Ich bin froh, dass Sonja Rueff treffend die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich, das Bevölkerungswachstum und die Sicherheit angesprochen hat. Der Flughafen Zürich ist als internationaler Flugknotenpunkt darauf angewiesen, dass Flugzeuge sicher und zeitnah landen können. Das sollte auch im Interesse der linken Ratsseite sein. Man kann nicht davon sprechen, eine Klimakrise vermeiden zu wollen, und auf der anderen Seite unnötiges Kreisen über der Flughafenregion zu lassen; das ist ein gelebter Widerspruch. Deshalb und aus all diesen bereits erwähnten Gründen bitte ich um Ja für beide Vorlagen. Dankeschön.

André Müller (FDP, Uitikon): Ich möchte nicht mehr viel ausführen. Ich möchte auf ein paar Voten replizieren. Es wurde, glaube ich, mehr oder weniger alles gesagt oder eben eigentlich sehr wenig gesagt heute Morgen. Aber ich möchte anfangen und mich bei Frau Marti bedanken, die endlich gesagt hat, der Flughafen sei ein privatisiertes Unternehmen, und somit eigentlich dem Herrn Forrer widerspricht. Er hat immer gesagt, das sei ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen und der Kanton als Aktionär hätte noch viel grössere Verantwortungen als die eines Minderheitsaktionärs. Aber ich danke, dass das jetzt klargestellt wurde von der linken Seite.

Dann möchte ich kurz auf Herrn Wirth eingehen: Herr Wirth, Sicherheit und Verspätungsabbau, das ist etwas, das einen Mehrwert, der hoffentlich auch kapitalisiert wird, bringt. Und wenn Sie sehen wollen, wie das ist mit den Verspätungen und dem wirtschaftlichen Wert einer Unternehmung, dann gehen Sie mal nach Deutschland und schauen Sie mal die deutsche Bahn an, wie attraktiv diese im Moment ist mit ihren Verspätungen.

Dann sind wir auch schon bei den meiner Replik zu Herrn Siegrist: Lebensgrundlagen, Herr Siegrist, sind leider nicht nur ökologisch, sondern sind, wie Sie vor allem von der SP wissen, auch ökonomisch und wirtschaftlich. Und hier geht es vor allem auch um die ökonomische und wirtschaftliche Stabilität unseres Kantons, die wir mit dieser Pistenverlängerung weiterhin garantieren wollen: dass wir nicht weniger fliegen, dass wir weiterhin so viel fliegen dürfen und können wie bis jetzt.

Aber was mich auch ein bisschen bedrückt hat in der ganzen Debatte, ist, dass Herr Galeuchet – er ist zwar wieder absorbiert, aber er hat das irgendwie schön ausgeführt – der Regierung nicht vertraut, Flughafen AG nicht vertraut. Das ist sehr schade, natürlich auch vor allem wegen seinem Regierungsrat (*gemeint ist Baudirektor Martin Neukom*), dem er offensichtlich auch nicht vertraut. Aber da muss ich schon sagen: Mit dem Vertrauen ist das so eine Sache. Sie haben uns ja gesagt, wir hätten Schmiergelder kassiert. Wie haben einfach transparent Parteispenden erhalten, und das mit den Schmiergeldern bei der SP ist ja ein bisschen eine andere Sache. Das ist natürlich immer was anderes, wie wir ja von Frau Mauch (*Zürcher Stadtpräsidentin Corine Mauch*) hören. Es wird dann als «Spesenabgeltungen vom Flughafen» betitelt und wir haben sehr viel gelernt von der SP der Stadt Bern, wie man das macht mit der Transparenz bei den Spenden: Man gibt es einfach an die Quartiersektionen und sagt dann, man habe nichts gekriegt. Wir lernen, wir sind eine lernende Organisation, wir werden uns das mal anschauen. Und wenn wir schon bei den Spenden sind, Herr Forrer, 1 Million von der Sika (*Schweizer Unternehmen*) zu erhalten als Ihre Partei, früher hat man dem – ich bin als Katholik grossgeworden – Ablasshandel gesagt. Es war ein bisschen mehr als nur 1 Million. Ich würde einfach vorschlagen: Vertrauen ist das Wichtigste, was wir haben in dieser Debatte. Wir haben uns nicht darüber aufgeregt, dass Sie uns immer vorgeworfen haben, wir hätten Schmiergelder kassiert, obwohl das eigentlich ein Straftatbestand ist. Ich würde vorschlagen, dass wir uns in diesem Rat in Zukunft ein bisschen mehr vertrauen. Wenn wir diese Mehrheitsverhältnisse anschauen, müssen wir zusammenarbeiten. Das habe ich

schon oft gesagt. Unser Angebot gilt auch in Zukunft, arbeiten wir zusammen. Wenn wir diese Animositäten weglassen, können wir das auch in Zukunft für diesen Kanton tun. Vielen Dank.

Bernhard im Oberdorf (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte jetzt nicht in technische Details gehen, sondern einfach kurz die Widersprüche aufzeigen, die in verschiedenen Voten kundgetan wurden. Das eine ist, dass ein Misstrauen regelrecht zelebriert wird, buchstäblich zelebriert, und das ist fern von der Realität. Und es wird auch ein Kapazitätsaufbau behauptet. Ein Kapazitätsaufbau wäre nur möglich mit einer Parallelpiste und die steht schon seit zwei oder mehr Jahrzehnten nicht mehr zur Debatte. Also ist das eine völlig falsche Behauptung, aber behaupten kann man alles. Dann die Sicherheit: Von grüner Seite wurde uns da dargelegt, dass es beim Anflug auf die Piste 28, die West-Piste, mit zweieinhalb Kilometern, mit 2000 Metern Bremsweg reicht. Gut, der Redner hat das wahrscheinlich bei Regen eingebracht und bei «breaking action poor» oder «medium to poor» (*Bremsstärken je nach Pistenverhältnissen*) mag das sein. Er hat aber nicht kundgetan, was ist, wenn gleichzeitig Turbulenzen herrschen und dann ein Aufsetzen erst später möglich ist. Genau das ist der Punkt und das habe ich ja das letzte Mal schon geschildert: Es war ein Landeanflug, den ich im Cockpit miterleben durfte, und da sind wir genau an dieser Grenze gewesen. Reicht es noch zum Abbremsen oder muss ein Touch and go, also ein Durchstart statt Aufsetzen vorgenommen werden? Das ist die Situation, dass SMS dieses Piloten ist durchaus treffend. Es geht nicht um Bequemlichkeit, sondern um Sicherheit und um Entscheidungssicherheit eben auch. Und wenn man dann durchstarten muss, dann gibt es einfach zusätzlichen Lärm. Der wird auch vermieden mit einer Verlängerung der West-Piste.

Es wurde auch immer wieder gesagt, dass der Fluglärm gross sei. Es wurde vom Tösstal gesprochen, von Zürich gesprochen. Es kommt drauf an: Wenn man in Zürich auf der Saffa-Insel ist, hört man die Flieger schon oben herüberfliegen, aber man hört kaum etwas, es ist ein feines Säuseln. Dasselbe im Tösstal. Ich habe dort auch einmal Flyer für die Nationalratswahlen verteilt. Ich muss Ihnen sagen, die Grillen dort sind lauter als die Flugzeuge, die weiter oben durchfliegen (*Heiterkeit*), und das ist empirisch. Und Süddeutschland ist genau ähnlich. Dort wird auch etwas zelebriert, um sich bei den Wählern zu profilieren: Und darum haben wir diese Südanflüge über Zürich-Schwamendingen. Das ist wegen diesem Staatsvertrag, der gekündigt

wurde, und da hat einfach unser Verkehrsminister in Bern (*Altbundesrat Moritz Leuenberger*) versagt. Ich sage jetzt nicht, wer das ist, und die Parteizugehörigkeit auch nicht, Sie können sich das selber ausrechnen.

Dann will ich jetzt nicht Migrationspolitik machen, sondern einen weiteren Widerspruch aufzeigen: Pro Person ist der Fussabdruck je nach Land 6 bis 12 Tonnen CO₂. Wenn Sie jetzt streiten, man müsse jetzt hier irgendwie etwas abbauen, dann reden Sie über Kilotonnen. Aber was ist eigentlich mit der Einwanderung, die Sie durchwinken? Das sind Megatonnen und das ist genau der Punkt, dieser Widerspruch der rotgrünen Seite: Das eine winkt man durch, obwohl es Megatonnen sind. Und bei den Kilotonnen wird man kleinlich. Und wenn man es weltweit sieht mit Indien und China, dann sind wir sowieso bei Giga- und Teratonnen.

Mit solcher Ideologie kommen wir nicht weiter. Ich bitte Sie, hier doch etwas näher bei der Sache zu sein, und nicht falsche Politik zu betreiben im Sinne irgendwelcher Ideologien. Danke.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich) spricht man zum zweiten Mal: Ich möchte auf ein paar Voten der SVP eingehen, allerdings nicht auf das vorherige. Sie sagen, es handle sich hier um eine marginale Ergänzung der Infrastruktur. Diese Verharmlosung ist nun wirklich nicht angebracht, auch gegenüber der Bevölkerung nicht. Sie präsentieren sich ja immer als die Volksvertreterin, und nun wollen Sie die Bevölkerung als naiv verkaufen? Die Flughafen Zürich AG hat es seit Jahrzehnten verpasst, einen vertrauensvollen Dialog mit Bevölkerung und Parlament aufrechtzuerhalten. Es braucht jetzt eben gerade verbindliche und flankierende Massnahmen, wie es die Grünliberalen fordern, um dieses Vertrauen herzustellen. Und wenn Sie weiter argumentieren, wir würden hier eine Stellvertreter-Debatte führen, dann muss ich Sie daran erinnern, dass diese Vorlage die einzige und letzte Möglichkeit für die Bevölkerung ist, sich zu den Pistenverlängerungen zu äussern; wenn nicht jetzt, dann nie. Deshalb ist es wichtig, dass wir jetzt korrigieren und Verbindlichkeit schaffen. Wenn die Regierung ein echtes Interesse an einem nachhaltig erfolgreichen Flughafen hätte, hätte sie proaktiver agieren und auf unsere Forderungen eingehen müssen. Gerne erinnern wir bei dieser Gelegenheit auch an die Fragen, die wir letzte Woche gemeinsam mit den Grünen in einer Fraktionserklärung gestellt haben. Und noch zu Herrn Ledergerber: Es stimmt, damals, vor 75 Jahren hat «Entschlossenheit» geheissen, einen Flughafen zu bauen. Heute heisst aber «Entschlossenheit» etwas anderes, denn die Welt verändert sich.

Heute heisst «Entschlossenheit», dass wir einen konkurrenzfähigen Flughafen mit einem optimalen Pistensystem betreiben und gleichzeitig den Mut haben, ab 23 Uhr eine absolute Nachtruhe zu garantieren, weil wir uns das zutrauen. Das ist Entschlossenheit im Jahr 2023 und das ist übrigens auch liberal im Jahr 2023. Aber diesen Mut hat hier drin ausser den Grünliberalen niemand. Stimmen Sie unserem Rückweisungsantrag zu.

Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg) spricht zum zweiten Mal: Gefühlt jedes Votum von Linksgrün drehte sich um die Kapazität, um den Ausbau der Kapazität. Sie haben einfach unserem Kantonsrat Lorenz Habicher nicht genau zugehört, er hat es Ihnen so gut erklärt. Eine Verlängerung der Piste bedeutet nicht, dass plötzlich einfach mehr Flieger darüber rollen. Die Zürich Flughafen AG und die Airlines sind privatwirtschaftlich geführte Unternehmen, die fliegen nicht einfach, weil es Spass macht. Die fliegen, wenn die Nachfrage grösser wird. Dann fliegen sie mehr, das ist richtig. Und wenn es mehr Leute gibt in unserem Land, dann steigt auch die Nachfrage. Und dann ist die Möglichkeit da, dass sie mehr fliegen. Oder wir sagen dem Flughafen Zürich, dass er den Flughafen nicht mehr als Hub oder, auf Deutsch, Luftverkehrsdrehkreuz betreiben soll. Aber Herr Kappeler, vielen Dank für ihr Votum. Sie haben gesagt, auch die SP stehe zum Hub-Betrieb des Flughafens Zürich, und das ist super, ich danke Ihnen dafür. Ich glaube, das ist der einzige Punkt, wo wir uns heute einig sind, denn es ist sehr wichtig für den Flughafen Zürich, für die Wirtschaftlichkeit und die Attraktivität. Denn dies garantiert ein Netz von Kurz-, Mittel- und Langstreckenflügen. Diese Option fällt also weg, um die Kapazität einzuschränken. Option 2: Machen Sie einen Vorstoss, eine Initiative für eine Plafonierung im Flughafengesetz. Sie haben keinen Mut dazu, weil Sie genau wissen: Das Volk lehnt das ab, wie es das schon einmal abgelehnt hat, Nicola Siegrist.

Dann gibt es eine einzige Möglichkeit, um die Nachfrage zu reduzieren. Es ist, unser Bevölkerungswachstum einzudämmen. Es sind ironischerweise genau die beiden Flughafenbezirke, die das grösste Bevölkerungswachstum ausweisen, schweizweit. Unterschreiben Sie also unsere Nachhaltigkeitsinitiative. Helfen Sie uns, das Bevölkerungswachstum einzugrenzen. Sie müssen die Ursache bekämpfen und nicht die Symptome. Die SVP lehnt auch nicht den Bau eines Schulhauses ab (*Heiterkeit auf der linken Ratsseite*), denn das geht nicht. Wann haben wir den Bau, die Investition in ein Schulhaus abgelehnt in den letzten fünf Jahren hier im Kantonsrat? Das haben wir nie abgelehnt. Wir sind

immer dazu gestanden, wenn wir mehr Leute haben, mehr Schüler haben. Wir sind immer dazu gestanden: Wenn wir mehr Kinder haben in unserem Land, mehr Jugendliche, dann braucht es auch mehr Schulraum. Wir haben in den letzten fünf Jahren, seit ich hier im Kantonsrats sitze, kein Bauprojekt für eine Bildungsinstitution abgelehnt. Bitte bekämpfen Sie mit uns die Ursachen und nicht die Symptome. Dankeschön.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Ich halte gerade das Reiseprogramm der NZZ in den Händen für das Jahr 2023/2024. Ich lese «Das Leben entlang des Mekong», «Faszination Orient in Marrakesch», «Naturparadies im Atlantik», «Reiche Schätze in Ägypten», «Glück im Himalaya, in Bhutan», «Ästhetik des Lebens in Japan», «Am Puls des Geschehens bei den US-Präsidentenwahlen», «Einmalige Naturlandschaften in Mexiko», «Weinkultur in Südafrika», «Ruhe in Finnland», «Mystik in Island» und so weiter, ein Zeugnis Ihres Hedonismus. Und versuchen Sie nicht den ganzen Morgen, Ihr Anliegen «Flugverkehr» zu verstecken hinter den Begriffen, die da gefallen sind: Sicherheit, bedeutender Wirtschaftsfaktor, fortschrittliche Entwicklung, ökologischer Flugverkehr – was soll das sein? –, Beitrag zur Lärmbekämpfung, stabiler Flugverkehr, Wohlstand, Wettbewerbsfähigkeit und so weiter. Ich verorte hier eine gewisse politische Verkommenheit in Ihrer Klimapolitik. Vielleicht ist es überhaupt gar keine Klimapolitik? Möglich. Für den Flugverkehr gibt es nur ein Bild: Der Flugverkehr ist eins, das Übel über unseren Köpfen.

Roman Schmid (SVP, Opfikon) spricht zum zweiten Mal: Ich habe mich vorhin schon bei der Kantonsratspräsidentin entschuldigt, man soll immer bei seinem Skript bleiben – als Altkantonsratspräsident sollte mir das bewusst sein –, weil sonst die Redezeit darunter leidet. Darum erlaube ich mir jetzt noch einmal die vergessenen oder nicht mehr erwähnten Punkte vorzutragen.

Noch kurz: Ja, ich gehe davon aus, dass Herr Domenik Ledergerber über die Kantonsratsfraktion und nicht die SVP-Fraktion der Stadt Opfikon gesprochen hat, wenn es um Schulhäuser geht. Aber auch dort haben wir schon welche bewilligt, aber halt nicht alle. Ja, so ist es, ich muss ehrlich sein. Und dann noch zum Ferienprogramm der NZZ, das vorhin erwähnt wurde. Unser Ferienprogramm kommt von Savognin und das benutzen wir viermal im Jahr, dann müssen wir auch nicht jedes Jahr in die Ferien fliegen. Das sollte vielleicht jeder so machen. Schlecht für den Flughafen, aber ein bisschen besser für anderes.

Zu Sicherheit und Klima: Das dürfen wir hier drin diskutieren, aber wir können nicht so viel entscheiden, weil sehr vieles in Bern abgeht, in Bern entschieden wird. Und da frage ich mich zum Beispiel bei Flugdestinationen, welche über Süden gestartet werden und den Osten und Süden betreffen, warum da nicht der «Left Turn» geflogen wird und nicht der «Südstart geradeaus» geflogen wird. Das frage ich wirklich. Wir wissen, dass die Argumentation ist: Wir wollen Zürich-Nord, Dübendorf und den Pfannenstiel nicht noch mehr belasten. Das wird der einzige Grund sein, denn sicherheitstechnisch gibt es kein sicheres Abflugverfahren am Flughafen Zürich und es gibt auch keinen Umweg. Wir machen jetzt mit dem «Left Turn» zum Teil für Destinationen Umwege, 15 bis 20 Kilometer, und für jeden Kilometer wird logischerweise mehr Kerosin gebraucht und entsteht mehr CO₂. Wir waren vor den Sommerferien von der SWISS eingeladen, sämtliche Gemeinde- und Stadtpräsidien rund um den Flughafen, und auch die KEVU soll eingeladen worden sein. Wir waren da zu fünft, es war sehr familiär. Das hat mich etwas erstaunt, aber es war sehr aufschlussreich, weil die SWISS auch Piloten am Tisch hatte. Und die haben dann nochmals erklärt, wie das mit dem Ostanflug und Rückenwind funktioniert, dass das bis 10 Knoten Rückenwind gerade noch so geht. Da wurde jetzt die Marge auf 15 Knoten erhöht, und dann ist das wirklich schon ein Problem. Und ab 15 Knoten wird entschieden: Wir landen vom Süden her, Bisen-Konzept. Und das hat zur Folge, dass die Kapazität um über 30 Prozent abnimmt. Und wenn diese Kapazität abnimmt und man schon vor 21 Uhr so anfliegen muss, dann ist nicht um 23 Uhr Schluss mit Fluglärm, das muss man sich einfach bewusst sein. Und ja, ich verstehe die Ostgemeinden, die dann diese Anflüge bekommen, aber im Moment ist es einfach so im Konzept drin, dass bei Bise geändert werden muss, und das hat eine Kapazitätseinbusse zur Folge. Darum kommen diese Flüge dann halt am Schluss auch zu spät rein.

Zur Anzahl Flugbewegungen: Ich gehe im Moment wirklich davon aus, dass die 320'000 Flugbewegungen, wie sie im Flughafengesetz Paragraf 3 Absatz 3 als Richtwert festgehalten sind, ausreichen sollten. So wurden im Jahr 2000 mit 291'000 Bewegungen rund 22,5 Millionen Passagiere abgefertigt. 2019 hatten wir 16'000 Flugbewegungen weniger und mit rund ein 30,5 Millionen Passagieren ein Rekord-Aufkommen. Also lässt dies darauf schliessen, dass die Flugzeuge grösser wurden und die Auslastung deutlich höher liegt. Und dies soll auch in Zukunft so sein. Ich gehe davon aus, dass, wenn die 320'000 erreicht sind und erhöht werden sollen, dass auch wir dann auf die Barrikaden steigen; also wir, nicht die SVP, aber die Stadt Opfikon.

Persönlich noch zum Schluss: Ich freue mich, wenn die A340-Flotte der SWISS et cetera ausgemustert und durch A350-Flieger ersetzt wird. Diese steigen schneller, haben leisere Triebwerke. Und wir – und jetzt spreche ich wieder für die SVP-Kantonsratsfraktion – sind hier für die Technologie. Wir sind hier gegen ein Technologie-Verbot und gegen weitere Verbote. Darum stimmen wir, darum stimme ich zu. Vielen Dank.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) spricht zum zweiten Mal: Vielleicht nochmals zuerst zur Frage der Kapazität, die ja von Herrn Ledergerber und von Herrn im Oberdorf in Abrede gestellt wird. Kapazität ist zuallererst mal einfach ein technischer Begriff, und der hängt natürlich vom Betriebskonzept und vom Pistensystem ab. Und diese Kapazität sagt etwas darüber aus, wie viele Stunden oder wie viele Bewegungen sich pro Stunde auf dem Flughafen technisch abwickeln lassen. Mit dieser Pistenverlängerung nimmt die Kapazität zu, das ist einfach so. Technisch ist nachher möglich, mehr Flieger, mehr Flugbewegungen pro Stunde darauf abzuwickeln. Die nächste Frage, die sich jetzt stellt, ist: Wird diese Kapazität genutzt? Das ist eine betriebswirtschaftliche Frage und davon hängt in dem Sinne natürlich dann auch gleich der direkte Gewinn der Flughafen AG ab.

Jetzt ist die Frage: Sollen wir also darauf vertrauen, dass sie diese Kapazität nicht nutzen wird? Wir haben da unsere Zweifel. Im Endeffekt ist es ja auch die Aufgabe der Flughafen AG, möglichst viel Gewinn zu machen.

Dann hat man bei verschiedenen Voten irgendwie den Eindruck bekommen, es gehe heute darum, ob wir einen Flughafen haben wollen oder ob wir keinen Flughafen haben wollen. Nun, das ist gar nicht die Frage, sondern die Frage, die sich heute hier drin stellt und die wir jetzt beantworten müssen, ist: Wollen wir einen grösseren Flughafen mit mehr Kapazität oder soll der Flughafen so bleiben, wie er aktuell ist? Das ist die Frage, die sich stellt. Oder dann, als dritte Option, gibt es noch den GLP-Minderheitsantrag, der sagt: Wir wollen einen besseren Flughafen. Dem können Sie natürlich selbstverständlich immer noch zustimmen. Ich lade Sie dazu ein.

Dann als nächstes Argument wurde immer wieder die Sicherheit angeführt. Aber wir müssen uns einfach bewusst sein: Die Sicherheitsanforderungen, die an die Fliegerei gestellt werden, sind die höchsten Anforderungen, die es für irgendein Verkehrsmittel auf dieser Welt gibt. Weder in der Schifffahrt noch bei der Eisenbahn, noch im Strassenverkehr,

beim Veloverkehr, beim Fussgänger, nirgendwo werden so hohe Sicherheitsanforderungen an die Fahrzeuge, an die Verkehrsmittel und an den Betrieb gestellt wie beim Fliegen. Und der Flughafen Zürich erfüllt diese Anforderungen. Wenn es nicht so wäre, dürfte es ihn nicht geben respektive müsste er reduziert werden. Also geht es bei diesem Argument einfach darum, ein schlechtes Gewissen zu machen: Wir müssen die Sicherheitsmarge erhöhen, da kann man ja nicht dagegen sein. Und wer Nein stimmt zur Erhöhung dieser Sicherheitsmarge und es gibt einen Unfall – was glücklicherweise in der Vergangenheit aufgrund des aktuellen Konzeptes ja nie passiert ist – mit vielen Toten, ja der ist dann schuld daran.

Ich möchte einfach nur darauf hinweisen: Wir haben andere Verkehrsmittel, da spielt dann die Sicherheit keine Rolle, da geht es dann um andere Aspekte. Im Strassenverkehr werden die Sicherheitsüberlegungen ignoriert. Ich bitte Sie dann nur: Wenn Sie schon sagen, Sicherheit sei das wichtigste Argument und dem müsse alles untergeordnet werden, dann entscheiden Sie sich aber auch bei allen Verkehrsmitteln dafür und nicht nur beim Fliegen.

Barbara Grüter (SVP, Rorbas) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte nur kurz eine Replik zu Nicola Siegrist geben: Das Volk hat ja dem Flughafengesetz einst zugestimmt und es reglementiert die Flugbewegungen. Diese kann weder die Flughafen AG noch der Regierungsrat noch der Kantonsrat ändern. Das ist Bundessache, soweit ich weiss.

Und beim zitierten SWISS-Kapitän geht es nicht um einen Hobby-Piloten im Einsitzer, der gemütlich bei Sonnenschein anfliegt, sondern um einen Passagierflugzeugpiloten, der für die Sicherheit vieler Passagiere Verantwortung trägt, und zwar bei allen Wetterlagen und allen einschränkenden Bedingungen, egal, wer im Flieger sitzt, wenn Sie das verstehen.

Ordnungsantrag

Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen) spricht zum zweiten Mal: Auch ich möchte noch gerne replizieren, und zwar replizieren auf die Antwort der GLP. Und ich bleibe dabei: Wir führen eine Stellvertreterdiskussion. Ich möchte nochmals daran erinnern: Über was stimmen wir eigentlich ab? Um was geht es hier? Wir stimmen ab, ob der Flughafen eine Baubewilligung einreichen darf oder nicht. Darüber stimmen wir hier ab, ob wir der Vertretung das Okay geben, dass sie im Verwal-

tungsrat der Flughafen Zürich AG Ja sagen darf, ob wir einer Baubewilligung der Flughafen Zürich AG für die Pistenverlängerung zustimmen. Darüber stimmen wir ja ab und über nichts anderes. Und alles andere, was Sie jetzt da hineininterpretieren, ist eine Stellvertreterdiskussion oder es ist scheinheilig, weil Sie nicht den Mut haben, das Gesetz anzupassen. Das stimmt einfach nicht, wenn Sie sagen, wir könnten es nur so machen. Sie können jederzeit eine Volksinitiative machen, Sie können eine PI lancieren oder Sie können eine Motion bringen, um das im Flughafengesetz zu ändern und die Kapazität dort festzuschreiben, wenn Sie das wollen. Aber damit ändern Sie nichts. Wenn Sie dann Nein sagen, dann schreiben Sie es überhaupt nicht ins Gesetz, es wurde bereits gesagt. Diesen Mut haben Sie offensichtlich nicht. Sie streuen allen Sand in die Augen, wenn Sie da Nein sagen, dass die Kapazität dadurch beschränkt wird. Es stimmt einfach nicht. Seien Sie so ehrlich und sagen Sie «wir wollen, dass weniger geflogen wird» und schreiben Sie das in ein Gesetz. Schreiben Sie das in ein Gesetz, aber das, was wir hier jetzt abstimmen, hat nichts mit dem zu tun.

Und noch an die Adresse der GLP und Grünen, was gesagt wurde wegen dem Landbedarf. Das stimmt auch nicht. Es gibt ja für die Glatt-Renaturierung verschiedene Abschnitte, A, B, C, D. Wer die Vorlage studiert hat, weiss das, es wird ein bisschen technisch. Aber A und B sind genau der Teil, der gemacht werden musste oder jetzt gemacht wird für die bereits erstellten Anlagen, das ist korrekt. Aber der wird jetzt bereits umgesetzt. Diese Flächen haben wir schon gar nicht mehr eingerechnet, das an die Adresse der GLP.

Und an die Adresse der Grünen: Es stimmt einfach nicht, dass wir die Renaturierung im alten Glattlauf machen, das ist vorwiegend Wald. Dort wird kein Land beansprucht, und das ist die jetzige Variante, die auf dem Tisch liegt, aber es ist noch nicht gesagt, dass die eingereicht wird. Deshalb freue ich mich, wenn Sie unser Postulat mitunterschreiben, dass wir die Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen eben nicht in besten Fruchtfolgeflächen machen, sondern im alten Glattlauf, wo vorwiegend der Wald betroffen ist. Wenn Sie uns da zustimmen, dann freuen wir uns sehr. Gut, noch etwas an die Adresse der Grünen, wenn Sie uns vorwerfen, dass es uns nur um die Sicherheit gehe: Natürlich, die Sicherheit ist oberstes Gut für den Flughafen. Und natürlich ist es so: Wenn wir die Abrollwege nicht frei sind, dann vermindert das die Kapazität, und deshalb gibt es ja weniger Verspätungsabbau, genau aus diesem Grund braucht es ja diese Pistenverlängerung. Danke, wenn Sie

zustimmen. Ich stelle den Ordnungsantrag, dass die Rednerliste geschlossen wird, denn ich glaube, dass die Voten gefallen sind. Wir wissen, was ist, deshalb:

Ich stelle den Ordnungsantrag, dass wir die Rednerliste schliessen.

Herzlichen Dank.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Gut, es wären nicht mehr viele auf der Liste gewesen, aber es wurde ein Ordnungsantrag gestellt. Über den Ordnungsantrag müssen wir sofort abstimmen.

Abstimmung über den Ordnungsantrag

Der Kantonsrat stimmt dem Ordnungsantrag von Martin Hübscher mit 83 : 75 Stimmen (bei 8 Enthaltungen) zu. Die Rednerliste ist geschlossen.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen) spricht zum zweiten Mal: Trotz aller Verwedelungstaktiken, die sich bis zu Tempo-30-Diskussionen hinziehen, geht es ja bei dieser Vorlage, bei diesem Rahmenbewilligungsgesuch eigentlich nur um eines: Die Verlängerung der Pisten 28 und 32 haben zwei Ziele, den Sicherheitszugewinn und die Stabilisierung des heutigen Flugbetriebs. Und doch ist natürlich der Elefant im Raum, die Frage der Kapazität. Wir haben von etlichen Seiten gehört «massive Erweiterungen». Die Grenzen des Wachstums werden da bemüht, von Hedonisten wird gesprochen, allerdings nicht von denjenigen in den eigenen Reihen. Es wird behauptet, es gäbe keine Plafonds, keine Nachtruhe. Grundsätzlich ist es so: Mit diesen Pistenverlängerungen können wir überhaupt nicht von massiven Erweiterungen ausgehen, nichts könnte falscher sein. Die Kapazitätseckwerte am Flughafen Zürich sind nach dem Hauptkonzept mit verschiedenen unterschiedlichen Flugkonzepten über den Tag und abends streng definiert. Massgebend sind das SIL-Objektblatt und das Betriebsreglement. Sie sagen, etwas vereinfacht gesagt, wie, wann, bei welcher Witterung geflogen werden kann. Es handelt sich dabei um Starts und Landungen. Und wir haben ja die drei unterschiedlich leistungsfähigen Betriebskonzepte. Über all dem liegen aber strengste Rahmenbedingungen des Bundes, beispielsweise erinnere ich auch an das Flughafengesetz mit der jährlich maximalen Anzahl Flugbewegungen; die sind da eingeschrieben, es gibt einen Plafond.

Und zweitens erlaubt natürlich die technische Ausgangslage am Flughafen überhaupt keinen Ausbau. Die Slots sind entsprechend vergeben. Und was nun wirklich jedem einleuchten muss, Lorenz Habicher hat es schon gesagt: Eine Piste, so lang sie auch sein mag und ob sie auch verlängert werden wird oder nicht, kann immer nur von einem Flugzeug, ob startend oder landend, verwendet werden. Zudem haben wir eine weitere Einschränkung, den sogenannten Slot-Freeze. Und dieser führt dazu, dass gemäss Vorgaben, die sich auf die Lärmschutzverordnung abstützen, keine zusätzlichen Starts vergeben werden dürfen, bis eben nicht der Verspätungsabbau reduziert worden ist. Felix Hoesch, ich erinnere gerne daran, du wirst es auch wissen, dass der Flughafen Zürich ein sehr strenges Nachtflugregime, das strengste in Europa, hat. Erfreulicherweise hat auch die Vereinigung Fluglärmsolidarität – ich habe hier das Pamphlet dabei – erkannt, dass es sich nicht um einen Ausbau der Kapazität handelt, wie wir heute diskutieren. Diese Vereinigung schreibt, ich zitiere: «Auch bei einer Verlängerung der Piste 28 kann die Landekapazität nicht ausgebaut werden. Der Grund dafür ist ein technischer, nämlich unter anderem die Randwirbelschleppen, die zwingend eine zweiminütige Separation bei zwei landenden Flugzeugen benötigen.» Toll, dass wir uns da einig sind, weil eben doch die aviatischen Faktoren, wie beschrieben, auch bei einer Verlängerung der Pisten die gleichen bleiben. Und deswegen können eben weder mehr Starts noch mehr Landungen eingeplant werden.

In meinen Augen sollte die Vereinigung Fluglärmsolidarität das Gleiche daraus schliessen wie wir. Bei den Pistenverlängerungen geht es um Sicherheitszugewinn, Restrisikominimierung – auch ein «near miss» ist ein allzu grosses Risiko – und eine Stabilisierung dank weniger Abweichung vom angestrebten Flugregime und dadurch eine Effizienzsteigerung tagsüber, die zu weniger Verspätungen abends führt. Und es geht eben nicht um einen Kapazitätsausbau.

Ich möchte noch einen aus meiner Sicht lohnenswerten Blick auf einen Zusammenhang zwischen wirtschaftlichem Erfolg und Investitionen in die Nachhaltigkeit werfen: Die Flughafen Zürich AG möchte 250 Millionen Franken in die Pistenverlängerungen investieren. Und wie viel investiert sie in die Nachhaltigkeit? Da liegen die Millionenbeträge weit darüber. Nur schon das neue Dock A, ein absolutes Paradebeispiel für Nachhaltigkeit, wird 700 Millionen Franken kosten. Überlegen Sie sich, was Ihnen diese Nachhaltigkeit wert ist.

Für die FDP geht es nicht um eine Nachtzug-Debatte ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Felix Hoesch (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Die Pistenverlängerungen werden hier als einzige mögliche Massnahme für die Verbesserung der Sicherheitsmarge dargestellt. Aber ich sage wieder: Wie wäre es mit weniger Flugbewegungen? Das wäre ein viel grösserer Sicherheitsgewinn. Aber nein, Sie hinterfragen die Nachfrage nicht. Sie erlauben alles, damit die Nachfrage einfach befriedigt wird, und das kann nicht unser Ziel sein. Der Flughafen Zürich erbringt eine Leistung des Service public. Damit hat er aber eben auch als private Aktiengesellschaft eine öffentliche Aufgabe und Verantwortung. Und wir verlangen, dass diese tatsächlich auch wahrgenommen wird.

Lorenz Habicher, du hast gesagt, die Stadt Zürich unterstütze den Pistenausbau. Das stimmt so eins zu eins nicht ganz: Ihre Vertreter sagten ganz klar in der KEVU «nur, wenn gewisse Randbedingungen erfüllt sind, wie tatsächlich verlässliche Begrenzung der Kapazität, verlässliche Nachtruhe». Leider bekommen wir das aber eben nicht.

Domenik Ledergerber sagte, dass in Indien und Südamerika die Menschen froh seien, wenn die Flughäfen gebaut werden. Das werden sie dort auch mit Hilfe des Flughafens Zürich. Aber es ist einfach so, dass die Menschen dort oftmals noch nie geflogen sind, und das kann man darum mit uns hier nicht vergleichen, denn hier bei uns wird eben geflogen.

Sie werfen uns Polemik, Ideologie und Einseitigkeit vor. Das ist die Aufgabe der Politik. Es ist die Aufgabe, sich auf einen Standpunkt zu stellen und diesen dann ganz klar darzustellen. Das machen wir alle hier, das machen Sie auf der anderen Ratsseite genauso, bitte nehmen Sie den Spiegel auch einmal in die Hand. Ich weiss, dass ich das mache. Ich bin mir dessen bewusst. Ich finde das auch richtig in der Politik. Aber betrachten Sie sich bitte selber auch.

Dann noch einmal: Wir bekommen hier wirklich nur vage Hoffnungen auf eine Nachtruhe. Wenn verlässlich und verbindlich um 23 Uhr Ruhe einkehrte mit den längeren Pisten, könnte man über die Vorlage reden. Dazu müssten die Kapazitäten aber auch verbindlich auf dem heutigen Niveau begrenzt sein. Das bekommen wir aber eben weder von der Regierung noch von der Flughafen Zürich AG. Darum unterstützen wir beide Rückweisungsanträge und geben allen Beteiligten die Chance, bezüglich Nachtruhe und Kapazität verbindlich zu werden. Dieses heute zur Diskussion gestellte Potenzial für mehr Flugbewegungen, mehr Lärm und mehr Klimaerwärmung lehnen wir ab.

Ueli Bamert (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich wollte eigentlich in dieses Kakofonie-Orchester nicht noch einmal einstimmen, aber

es wurde so viel Unsinn erzählt, dass ich doch noch die eine oder andere Aussage hier replizieren muss. Zunächst, liebe Franziska Barmettler, du hast mich mehr oder weniger direkt angesprochen, hast mir vorgeworfen – völlig empört –, ich hätte gesagt, es handle sich um eine Marginalie, um einen marginalen Ausbau. Ich bleibe dabei: In einer normalen Welt wäre das ein einfaches Bauprojekt an einer bestehenden, bestens funktionierenden Infrastruktur, volkswirtschaftlich hoch relevant, essenziell für unseren Kanton. Man ergänzt sie, man optimiert sie ein bisschen, das wäre etwas, das würde einfach durchgehen. In der Stadt Zürich haben wir jetzt dann eine Volksabstimmung: Da will die Kehrichtverbrennungsanlage eine zusätzliche Verbrennungslinie bauen. 360 Millionen Franken, also 50 Prozent mehr als dieses Projekt, über das wir hier sprechen, würde das kosten. Es gibt nicht einmal eine Debatte. Es gibt eine Volksabstimmung, weil man bei so einem Betrag abstimmen muss. Aber alle sagen Ja, es gibt keine Debatte. Diese Pistenverlängerung ist nur deshalb eine solche Debatte, weil Sie hier krampfhaft versuchen, eine Wachstums- und Klimadebatte daraus zu machen und weil sie faktenwidrig behaupten, es würde zu einer Erhöhung der Kapazität führen. Das stimmt einfach nicht. Sie können es noch 100-mal behaupten, es wird deswegen nicht wahrer. Das sind einfach Fake News, das ist Polemik, die Sie hier verbreiten.

Und da noch zu Gabi Petri: Ich möchte dir wirklich danken. Du hast vorhin die Maske abgelegt, einmal mehr stellvertretend für die ganze linke Seite in diesem Rat. Du hast diese wunderbaren Ferenziele aufgezeigt; ich weiss gar nicht, aus der NZZ oder so. Ich habe gerade ein bisschen zu träumen begonnen, das hat alles wunderbar getönt. Aber du hast gezeigt, worum es euch geht: Ihr wollt nicht, dass die Leute verreisen. Ihr wollt den Leuten das Reisen abspenstig machen. Ihr mögt den Leuten den Wohlstand nicht gönnen. Es ist doch wunderschön, unsere Eltern und Grosseltern, die konnten vielleicht noch knapp mit dem Auto nach Italien, die konnten nicht die Welt bereisen, die Welt kennenlernen. Das ist etwas Schönes, es ist bereichernd. Und wir können stolz darauf sein, dass wir in einer Gesellschaft leben, wo die Leute es sich leisten können, in die Welt zu reisen. Und dafür brauchen sie einen guten Flughafen. Und ihr wollt, dass wir wieder leben wie zu Gotthelfs Zeiten (*Jeremias Gotthelf, Schweizer Schriftsteller*), in denen man das eben nicht konnte. Ihr seid wenigstens ehrlich diesbezüglich, aber ich will das nicht. Ich möchte einen guten Flughafen. Deshalb unterstütze ich diesen Flughafen und ich unterstütze dieses Projekt. Vielen Dank.

Urs Dietschi (Grüne, Lindau) spricht zum zweiten Mal: Ich wurde ja vorhin nicht ganz fertig. Zur Umwelt noch, zum Schluss will ich da noch sagen an Regierung, FZAG, Fluglobby: Schiphol (*Flughafen von Amsterdam*) reduziert auf Anweisung der niederländischen Regierung ab November die Flugbewegungen um rund 12 Prozent, auf eine geplante Piste wird verzichtet, alles aus Bevölkerungs- und Umweltschutzgründen. Und bei uns? Wirtschaft, Wirtschaft, Wirtschaft – und die Bevölkerung ist vergessen. Ich erinnere an eine Aussage: Mit 250'000 Bewegungen könne er den Flughafen erfolgreich betreiben, so der ehemalige CEO Josef Felder. Der heutige Verwaltungsratspräsident Felder könnte das nun zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt umsetzen und beweisen.

Dann komme ich noch zu Antworten auf die verschiedenen wirtschaftsfreundlichen Aussagen: Sie haben mir wahrscheinlich nicht so gut zugehört, ich habe darauf hingewiesen, wie das BIP sich von 2019 auf 2022, also in einer Zeit, in der kaum geflogen wurde, weiterentwickelte, immer gestiegen ist – von 766,88 Milliarden auf 771,22 Milliarden im Jahr 2022; so viel zu Ihrem Gedächtnis. Dann die Luftfracht, ich wiederhole es gerne noch mal: Das Kerosin, das verbrannt wird und zum Warengewicht gerechnet wird, ist sechseinhalbmals grösser als das Warengewicht selber. Mit so falschen Zahlen wird argumentiert: Über 800'000 Tonnen Waren werden exportiert, das stimmt schlicht und einfach nicht. Die Quelle ist, ich habe es gesagt, die Eidgenössische Zollverwaltung. Die ist, glaube ich, neutral, die ist weder links noch rechts und hat einen Auftrag. Arbeitsplätze werden keine vernichtet, wenn die Pisten nicht ausgebaut werden, nicht ein einziger.

Damit sind wir dann eigentlich schon wieder bei den ganzen Vertrauenssachen. Ich erinnere mich zurück, als dem Osten der Ostanflug seinerzeit schmackhaft gemacht wurde: nur Regionalflieger und nur Piloten, die da eine Sonderbewilligung oder Sonderlizenz haben, weil der Anflug steiler ist, wegen des nicht kategorisierten Anflugs; da ist der Buckel, wo seinerzeit die Crossair-Maschine (*ehemalige Schweizer Fluggesellschaft*) abstürzte; der ist im Sicherheitsbereich drin und der bleibt drin. Im ersten Sommer: DC 8 am Himmel, das sind keine Regionalflugzeuge. Da sieht man schon, was uns erzählt und was gemacht wurde. Dann kann der Anflug um 5.30 Uhr aus dem Osten. Man reklamierte, und was war die Antwort? Ist aus Betriebsablauf-Gründen unmöglich später anzufliegen. Wegen der DVO (*Deutsche Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung*) kam dann der Südanflug am Morgen, und es ging problemlos ab 6 Uhr.

Dann zum Lärm allgemein: Vor gut einem Jahr war eine Nationalratsdelegation beim BAZL und hat dort auch den Direktor Hegner (*Christian Hegner*) wegen des Fluglärms angesprochen und warum er nichts unternahme. Seine Antwort: Solange kein Druck aus Zürich komme, habe er keine Veranlassung. Also man sieht: Das BAZL ist nach wie vor noch der verlängerte Arm der FZAG, wie das früher war. Und so ist die Frage der Vorschriften nach dem Huhn und dem Ei eigentlich die richtige.

Die Piste 28: Es wurden da Sachen erzählt... Ich habe die Informationen auch von Fachleuten: Ich habe es gesagt 1000 bis 2000 Meter bei schlechtem Wetter und bei Turbulenzen. Es gab noch nie – noch nie! – eine annähernd gefährliche Situation. Man hat vor ein paar Jahren einen teuren Bremsbelag Richtung Glatt eingebaut, da ist noch nie ein Flugzeug nur in die Nähe gekommen. Es fehlen immer noch mindestens 500 Meter, bis man dort ist.

Es geht insgesamt rein um Kapazitätserweiterungen. Der Flughafen investiert ja nicht 3 Milliarden oder annähernd 3 Milliarden in Ausbauten. Wenn man nachschaut: Kapazitätserweiterung, Kapazitätserweiterung. Das neueste Beispiel ist der Terminal A. Dort war in der ersten Version, bevor man überhaupt einen Werbefilm, Promofilm für den Terminal anschaute, geschrieben, dass neu 26 Fingerdocks vorhanden ... (*Die Reizeit ist abgelaufen.*)

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Herr Thomas Wirth von den Grünliberalen hat mich zum zweiten Mal aufs Rednerblatt gebracht. Er hat von Ersatzmassnahmen gesprochen und behauptet, der Flughafen habe diese Ersatzmassnahmen in den letzten 20 Jahren nicht getroffen, und das stimmt so nicht. Der Flughafen hat immer die nötigen und verlangten Ersatzmassnahmen getroffen und auch finanziert. Das ist der erste Fehler von Thomas Wirth.

Der zweite Fehler von Thomas Wirth: Er hat dann ausgeführt von wegen Kapazität und Einfluss auf den Flugbetrieb. Natürlich wissen wir auch, dass unterschiedliche Betriebskonzepte – Nord, Ost und Süd – unterschiedliche Kapazitäten haben. Das heisst, der Flugbetrieb auf diesen Pisten erfolgt mit unterschiedlichen Kapazitäten. Wenn Sie jetzt eine Stabilität ins System, in dieses komplexe System bringen wollen, dann können Sie in diesen Betriebskonzepten immer noch nicht mehr Kapazität generieren. Aber Sie können den Wechsel, die Rotation zwischen den Betriebskonzepten einschränken. Das heisst, Sie müssen nicht dazwischen vom Norden auf den Osten wechseln oder vom Osten auf den Süden. Und genau das ist das, was die Verspätungsproblematik

am Abend vor allem akzentuiert. Wenn Sie wechseln müssen, heisst das: Alle Flieger, die im Anflug sind, die in einem Warteraum sind, müssen umgeleitet werden. Die können nicht einfach eine Kurve drehen und dann landen, sondern sie müssen umgeleitet, umgelenkt werden, und das akzentuiert die Verspätungsproblematik. Zudem würde es den Grünen gut anstehen, wenn sie gegen diese Warterei, gegen diese unnötige Herumfliegerei, gegen diese unnötigen Wechsel stimmen und sich also für eine Verlängerung der Piste einsetzen würden.

Und ich muss halt Herrn Dietschi sagen, wenn er von DC 8 spricht: DC 8 fliegt schon lange nicht mehr nach Zürich. Das ist ein bisschen ein alter Flieger, den könnte man im Museum anschauen. Leider steht im Verkehrshaus Luzern eine Coronado und nicht eine DC 8, aber sie sind ungefähr vergleichbar. Darum: Hören Sie doch auf mit irgendwelchen Märchen über Flugzeugtypen, die Sie selber nicht kennen und die Sie selber auch nicht geflogen sind. Ich bin in meinen Swissair-Zeiten (*ehemalige Schweizer Luftfahrtgesellschaft*) mitgeflogen und ich habe mehrere Anflüge gemacht, sogar im Jumbojet aus dem Osten auf die Piste 10/28. Ich war im Cockpit und ich kann Ihnen sagen: Die Sicherheitsmarge ist dann ganz, ganz gering und Sie haben nicht viel Zeit, um zu entscheiden. Lande ich oder starte ich durch? Das ist bei Grossraumflugzeugen eben die Problematik, diese kurzen Pisten. Sie müssen dann entscheiden, starten Sie durch und gehen Sie woanders hin? Bei Starkwind, also wenn wir zu viel Wind hatten, mussten wir sogar nach Genf ausweichen. Auch das ist nicht sehr nachhaltig, und die Grünen würden sich besser dafür einsetzen, dass man nicht zu viele Ausweichmanöver hat und nicht so viele Flugstunden investiert, nur weil das Wetter schlecht ist und die Piste in Zürich zu kurz. Also müssen wir die Pisten verlängern, damit wir diese entsprechende Sicherheitsmarge haben.

Und ich möchte noch zu Sicherheit sprechen: Thomas Wirth hat auch das angezweifelt und gesagt: Wir sind doch wunderbar unterwegs. Natürlich sind wir sicher unterwegs, aber die Sicherheitsüberprüfung von 2012 wurde durch die Untersuchung eines schweren Vorfalls der Fluguntersuchungsstelle, der SUST (*Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle*), ausgelöst. Und es ist so, dass es nicht einfach passiert ist, sondern das komplexe System hat zu diesem schweren Vorfall geführt, und zum Glück ist nichts passiert. Und wenn wir jetzt Abhilfe schaffen können, indem wir diese zwei Pisten verlängern, dann sollten wir das auch tun. Wir sollten also dem Verwaltungsrat, der Staatsvertretung im Verwaltungsrat, diese Möglichkeit geben, damit Abhilfe geschaffen wird. Es ist zum Wohle des Standortes Zürich. Und ich darf Ihnen auch

sagen: Die schönsten Abflüge am Morgen, die gehen auch in den Balkan, Richtung Skopje und Pristina. Und die letzten Anflüge am Abend kommen vom Balkan, aus Skopje und Pristina. Und wenn Sie Verspätung haben, haben Sie genau das Problem, dass die, von denen Sie sagen, dass sie nicht fliegen können und für die Sie sich einsetzen, genau nachher nicht in Zürich landen können; wir lesen dann wieder im «Blick», was Sanija Ameti (*Co-Präsidentin der Operation Libero*) macht.

Entschuldigen Sie, der Flughafen Zürich ist nicht der verlängerte Arm des BAZL. Wenn es so wäre, dann wäre es schlecht. Und zum Wetter- und Unwettereinfluss: Sie können es drehen und wenden, wie Sie wollen. Die geografische Gegebenheit... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal) spricht zum zweiten Mal: Bernhard im Oberdorf hat vorhin gesagt, die Grillen im Tösstal seien lauter als die Flieger, er habe einmal dort Flyer verteilt. Ich bin Tösstalerin und leider hören wir kaum mehr Grillen, weil ihr Lebensraum schwindet. Aber auf weniger Lärm nach 23 Uhr, auf wirksame Massnahmen für eine Nachtruhe von 23 bis 6 Uhr warten wir seit Jahren. Ihre Wirkung gegen Verspätungsabbau verpufft, weil gleichzeitig die Flughafen AG einen Hub-Ausbau mit Fernflügen will, dies erhöht den Druck auf die späten Abendstunden weiter.

Auch ich repliziere wie Nicola Siegrist auf meinen werten Cousin, Reto Agosti, und weitere FDP-Voten: Die Pistenverlängerung sei nachhaltig, habe ich mir notiert. Ja, Nachhaltigkeit ist gefordert – heute mehr denn je –, da gebe ich dir recht. Aber die Flughafen AG will gemäss ihrer Strategie die Verkehrsdrehscheibe weiterentwickeln und dabei neben Sicherheit die beste Nutzung der verfügbaren Infrastruktur und Technologie anstreben. Wenn dies kein Widerspruch ist zu den Beteuerungen, der Flughafen AG, einen Infrastrukturausbau nicht zu einem Kapazitätsausbau zu nutzen. Mit dem Pistenausbau kann häufiger gleichzeitig gelandet und gestartet werden.

Sibylle Marti hat es gesagt: Wenn die Pistenverlängerung da ist, wird mehr geflogen. Wir von der SP sagen Nein zu diesem Plangenehmigungsgesuch, weil die Flughafen AG keine Garantie gibt, die Kapazität nicht auszubauen. Ein Pistenausbau widerspricht der Klimastrategie des Kantons Zürich, Klimakrise und Lärmbelastung lassen kein Wachstum des Flughafens zu. Ich bitte Sie dringend, den Antrag der KEVU abzulehnen. Danke.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Ich möchte mich abschliessend zu zwei Punkten äussern. Der eine ist mir für die interessierten Zuhörerinnen und Zuhörer besonders wichtig. Beim anderen geht es darum, wie es weitergeht.

Punkt 1 ist die Sicherheit, heute bereits mehrfach angesprochen: Bei dieser ganzen Diskussion um die Pistenverlängerungen muss immer klar sein, dass der Betrieb des Flughafens Zürich heute sicher ist, diskussionslos sicher. Alle drei aktuellen Betriebskonzepte gewährleisten, dass die Flugzeuge sicher landen, sich sicher am Boden fortbewegen und auch sicher wieder starten können. Diese Sicherheit anerkennen die Befürworterinnen und Befürworter der Pistenverlängerungen, auch wenn sie damit nicht zuletzt eine zusätzliche Sicherheitsmarge erzielen wollen. Der Flughafen Zürich ist aber auch für die Kritikerinnen und Kritiker der Pistenverlängerungen heute ein absolut sicherer Flughafen, weshalb sie die Sicherheitsbegründung für die Pistenverlängerungen nicht teilen.

Punkt 2 betrifft den zeitlichen Horizont, und ich staune, da kann ich Ihnen noch etwas erzählen, was Sie noch nicht gehört haben, in der ganzen Debatte nicht, zumindest nicht gegen den Schluss hin: Heute fällt der Kantonsrat den lang erwarteten Beschluss zu den Pistenverlängerungen. Egal, ob er diese befürwortet oder nicht, in beiden Fällen wird das Referendum ergriffen, das heisst, es folgt eine Volksabstimmung. Spricht sich das kantonale Stimmvolk für die Pistenverlängerungen aus, so reicht der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG ein Plangenehmigungsgesuch beim Bundesamt für Zivilluftfahrt ein. Bis die anschliessenden Verfahren, inklusive allfälliger Rechtsverfahren, abgeschlossen sind, wird es etwa 2027. Falls diese Verfahren im Sinne der Pistenverlängerungen ausgefallen sind, kann mit deren Bau begonnen werden. Die verlängerte Piste 32 kann so etwa 2030 in Betrieb genommen werden, die Piste 28 etwa 2034, weil deren Bauzeit etwas länger dauert. Soweit meine Schlussbemerkungen.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Das Wort aus dem Rat wird nicht mehr gewünscht. Somit spricht noch die Volkswirtschaftsdirektorin, Regierungsrätin Carmen Walker Späh, die ich wie immer, Herr Isler, vor der ersten Wortmeldung des Regierungsrates im Rat begrüsse. Dass dies bis zum Mittag gedauert hat, ist der Redefreudigkeit des Rates geschuldet.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Zunächst herzlichen Dank für die engagierte Debatte; das war sie wahrlich. Ich habe sehr viel von Ihnen gehört zum Flughafen, viel gehört zur Luftfahrt, und lassen Sie mich vor der wichtigen Abstimmung noch einige Punkte klarstellen: Erstens: Unser Landesflughafen ist schon mehr als eine Zahl im ZFI und damit einfach Lärm. Der Flughafen Zürich betreibt den Flughafen im Auftrag des Bundes für unser ganzes Land. Der Flughafen Zürich ist unser Landesflughafen. Er hat eine Konzession vom Bund. Und diese Konzession heisst nicht «viel Geld verdienen». Man darf Geld verdienen, weil es ein privates Unternehmen ist, aber der Auftrag ist, einen Landesflughafen zu betreiben. Bei den Pistenverlängerungen geht es um Stabilität und Sicherheit und damit auch um mehr Nachtruhe. Und damit die Pisten 28 und 32 verlängert werden können, muss der Flughafen Zürich beim Bund das Plangenehmigungsgesuch einreichen. Denn es ist der Bund, der gestützt auf seine die bundesrechtlichen Planungsgrundlagen im SIL, im Sachplan Infrastruktur Luft, die Plangenehmigung für den Bau der Pisten erteilt. Wie es Kantonsrat Martin Hübscher gesagt hat, es ist eben eine Art «Baubewilligung», dieses Plangenehmigungsgesuch. Und schauen Sie, das ist nun mal so, dass Sie heute einen Grundsatzentscheid treffen. Den Entscheid, ob der Flughafen beim Bund ein solches Gesuch einreichen darf, trifft dann der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG, gestützt auf einen Projektbeschrieb. Und diesen Projektbeschrieb, den haben Sie heute auf Ihrem Tisch, aber es ist eben ein Projektbeschrieb. Dass die Verlängerung der Pisten nötig ist, hat eine Sicherheitsüberprüfung des Bundes schon vor Jahren klar gezeigt. Der Bund hat das Vorhaben deshalb bereits in seinen Sachplan Infrastruktur aufgenommen und der Bund hat bereits die planungsrechtliche Grundlage für die Pistenverlängerungen geschaffen.

Der Zürcher Regierungsrat ist klar der Auffassung, dass mit den Resultaten aus der Sicherheitsüberprüfung, mit diesem Ziel, mit diesem Sachplan-Infrastruktur-Luft-Objektblatt, mit den Berechnungen zum Zürcher Fluglärmindex, ZFI, durch die EMPA (*Eidgenössische Materialprüfungsanstalt*) notabene – nicht durch die Zürcher Regierung, die EMPA berechnet den ZFI –, alle Grundlagen da sind, damit Sie heute einen Grundsatzentscheid treffen können.

Zweitens: Der Flughafen ist nicht nur das Tor zur Welt, sondern auch direkt und indirekt Arbeitgeber Tausender von Arbeitsplätzen. 27'000 sind es allein direkt am Flughafen. Und viele Steuern wurden generiert von diesem Flughafen seit der Privatisierung, für unseren Kanton, zugunsten unserer Bevölkerung. So rühmen sich auch viele der Nähe zu

ihrem Flughafen. Alle beginnen ihre Voten mit «ja, wir stehen schon zum Flughafen, wir finden das auch wichtig, aber, aber, aber» und dann legt man dem Flughafen immer Steine in den Weg. Übrigens auch die kritische Stadt Winterthur schreibt in ihrer Standort-Promotion, wie wichtig ihre Flughafennähe sei.

Drittens: Der Flughafen ist die grösste Mobilitätsdrehscheibe der Schweiz, auch für den öffentlichen Verkehr. 448 Bahnverbindungen jeden Tag, 404 Tramkurse jeden Tag, 811 Busabfahrten jeden Tag, haben Sie schon so etwas Vergleichbares gesehen? Nichts davon habe ich heute und letztes Mal gehört.

Viertens: Seit 1976, also seit 50 Jahren, wurde nie mehr etwas am Pistenystem geändert. Und Sie können nicht behaupten, dass sich die Ansprüche seit 50 Jahren nicht geändert hätten. Das System von Kreuzungen auch im Betrieb kann niemand als optimal bezeichnen. Wir haben heute auch andere Flugzeuge, grössere Flugzeuge im Einsatz, die auf den kurzen Pisten nicht landen können. Oder wenn deren Piloten das eben nicht wollen, dann müssen sie auch nicht auf den kurzen Pisten landen. Und eigentlich müssten Sie es hier doch im Kantonsrat einfach begrüssen, dass der Flughafen auf Geheiss des Bundes in die Sicherheit und in die Stabilität investiert. Ich persönlich bin nicht Expertin für Sicherheitsfragen am Flughafen, das möchte ich hier ganz klar sagen. Aber offenbar gibt es hier im Kantonsrat doch sehr viele Experten für Sicherheit im Luftverkehr. Aber ich möchte Ihnen etwas sagen: Schauen Sie, Sie tragen heute eine grosse Verantwortung, wenn Sie es besser wissen. Sie wissen es besser, als es der Bund weiss, als es das BAZL weiss, als es die Skyguide (*Schweizer Flugsicherung*) weiss, und so weiter und so fort, Sie müssen bereit sein, diese Verantwortung heute zu tragen. Kein Pilot wird im «gemütlichen Modus» sein, wenn er fliegt, und schon gar nicht beim Start und bei den Landungen.

Fünftens: Die Verlängerung der Pisten 28 und 32 dient nicht dem Kapazitätsausbau, sondern sie dient dazu, den heutigen Betrieb reibungsloser und effizienter abzuwickeln. Warum ist das so? Es ist dann nötig, wenn das Ostkonzept zur Anwendung kommt, also am Abend und tagsüber bei starkem Westwind. Und das, genau das sollte auch das Verspätungsproblem nach 23 Uhr entschärfen, weil mit den Pistenverlängerungen das störungsanfällige Ostkonzept, das vor allem am Abend eingesetzt wird, stabilisiert wird und es dadurch zu weniger Verspätungen kommen soll. Bei starken Westwinden wird auch tagsüber das Ostkonzept eingesetzt, und in diesen Situationen führen die Pistenverlängerungen dazu, dass sich tagsüber weniger Verspätungen kumulieren,

die dann am Abend eben abgebaut werden müssen. Und Kantonsrat Roman Schmid hat ja eindrücklich geschildert, was passiert, wenn wir diese Wetterlagen haben. Die haben wir sehr oft und wahrscheinlich immer öfter. Und da die Pistenverlängerungen das Ostkonzept stabilisieren, das vor allem am Abend zum Einsatz kommt, wird der Betrieb auf den verlängerten Pisten ausserdem zu einer leichten Verlagerung der Lärmbetroffenheit führen. Kantonsrat Nicola Siegrist hat gefragt, ob dann mehr grössere Flieger fliegen können. Nein, es geht nicht darum, dass mehr grössere Flieger fliegen können, denn das System ist das gleiche und die Anzahl bleibt auch die gleiche. Der Flughafen Zürich rechnet – ich möchte das auch an dieser Stelle transparent ausweisen – mit einer zusätzlichen Belastung im weniger dichtbesiedelten Osten und einer Entlastung des dichtbesiedelten Südens. Und das wird, über den ganzen Kanton Zürich gesehen, zu einer leichten Abnahme der vom Fluglärm betroffenen Personen führen. Kantonsrat Florian Meier hat an der letzten Ratssitzung behauptet, mit den Pistenverlängerungen steige der ZFI. Die EMPA hat das Gegenteil bewiesen und dies festgehalten, ich möchte Ihnen empfehlen, diese Berichte zu lesen.

Sechstens: Sie haben heute die Chance, den ZFI dauerhaft zu senken, und zwar deutlich. Heute haben Sie die Möglichkeit, die Verspätungen zwischen 23 Uhr und 23.30 Uhr deutlich zu reduzieren. Ich sage Ihnen auch, warum. Erklären Sie mir: Warum braucht der Flughafen die Pistenverlängerungen für einen Kapazitätsausbau, wo er doch die Anzahl gemäss Flughafengesetz noch lange nicht ausgeschöpft hat? Wir sind heute, hochgerechnet, bei circa 240'000 Flügen, womit die Zahl unter der langjährigen Anzahl von 270'000 und weit weg von den 320'000 im Flughafengesetz vorgeschriebenen maximalen Flugbewegungen liegt.

Und erlauben Sie mir auch eine kurze Bemerkung zu den immer wieder genannten fast 50 Millionen Passagieren, die angestrebt würden, eine Zahl, die immer wieder genannt wird. Diese Zahl kommt im Bericht zur Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen im SIL von 2016 vor und geht für das Jahr 2030 von einer engpassfreien Nachfrage – mit Betonung auf «Nachfrage» – von 376'000 Flugbewegungen beziehungsweise 340,7 Millionen Passagieren aus. Und dieser Bericht stützt sich auf eine Nachfrageprognose von Intraplan (*deutsches Consulting-Unternehmen*) aus dem Jahre 2014, er wurde seither nicht mehr aktualisiert. Der Zürcher Regierungsrat hat in seinen Stellungnahmen diese Nachfrageprognose, nachlesbar, mehrfach stark kritisiert, weil die Prognose von einem sogenannten «engpassfreien Nachfragewachstum» ausgeht. «Engpassfrei» heisst, dass gerechnet wird, wie sich die Nachfrage ent-

wickeln würde, wenn sie sich uneingeschränkt entwickeln könnte – uneingeschränkt. Und in dieser Rechnung wurden weder topografische Eigenheiten in Zürich noch die Einschränkungen durch das komplexe Pistensystem noch Vorgaben der Flugsicherung beachtet. Und deshalb hat im letzten SIL-Prozess keine einzige Betriebsvariante diese Nachfrage abgedeckt. Und nicht einmal die immer wieder genannte Nachfragevariante «Südstarts geradeaus» über Zürich in den Hauptverkehrszeiten hätte das geschafft. Was will ich Ihnen damit sagen? Wenn Sie diese Zahl weiterhin verwenden, dann mache ich Sie darauf aufmerksam: Das ist eine theoretische Grösse, die nichts mit der Realität zu tun hat und die auch nicht geeignet ist für eine Wachstumsdebatte.

Zum Minderheitsantrag der SP nehme ich namens der Regierung wie folgt Stellung: Eine Rückweisung ist aus unserer Sicht im vorliegenden Fall rechtlich ausgeschlossen. Selbst die Ratspräsidentin hat zu Beginn der Debatte klar gesagt «Eintreten ist obligatorisch» und sie hat recht damit. Sie müssen heute entscheiden. Eine Rückweisung käme einer Ablehnung gleich. Aber – und das ist nun wichtig, dass Sie das wissen – Sie würden dadurch den demokratischen Prozess, den das Flughafen-gesetz vorsieht, diesen Prozess würden Sie unterlaufen. Zum von der SP zitierten Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts möchte ich Folgendes sagen: Die erwähnte Rückweisung des Betriebsreglements 2014 vom Bundesverwaltungsgericht ans Bundesamt für Zivilluftfahrt vom 7. September 2021 bezieht sich explizit auf Betriebsreglementsverfahren und nicht auf die Pistenverlängerungen. Das Bundesverwaltungsgericht hat den Bundesrat angewiesen, das SIL-Objektblatt hinsichtlich der Grundlagen zu den Lärmberechnungen zu überprüfen. Das hat aber nichts zu tun mit dem Grundsatzentscheid zu den Pistenverlängerungen. Wissen Sie, mir ist es sehr wohl bewusst, dass der Kantonsrat bis dato Pistenverlängerungen abgelehnt hat. Aber bitte bedenken Sie heute auch, dass der Bund diese wieder in den Richtplan eingetragen hat. Der Bund hat also dieses Parlament schon korrigiert, weil die Pistenverlängerungen eine Vorgabe des Bundes sind zur Verbesserung von Sicherheit und Stabilität und damit für mehr Nachtruhe und bereits im SIL-Objektblatt enthalten. Und weil es eben Bundesaufgabe ist, muss ich sagen, sehr geschätzter Herr Fraktionschef der SVP (*Martin Hübscher*), glaube ich nicht, dass Sie daran etwas mit einer Motion ändern könnten, weil nicht das Zürcher Stimmvolk letztlich über diese Bundesangelegenheit und Bundesfrage entscheiden kann. Diese Festsetzung im SIL-Objektblatt wurde vom Bundesverwaltungsgericht nicht infrage gestellt. Das Bundesverwaltungsgericht bestätigte, dass auf Anträge – und

es gab solche Anträge in diesem Verfahren –, von den Pistenverlängerungen abzusehen – nicht eingetreten wurde, das können Sie nachlesen. Kantonsrat Markus Bärtschiger von der SP meinte in seinem Votum an der letzten Sitzung, man müsse halt die Preise anheben. Er meinte wohl die Flughafengebühren. Ich sage es hier auch nochmals: Das ist bereits passiert, die Preise wurden angehoben, zusammen mit einem Slot Freeze, einem Einfrieren der Slots in den sensiblen Zeiten. Das ist heute Realität. Und ich muss schon sagen, wenn Sie der Regierung vorwerfen, Kantonsrätin Hensch Frei, es sei lamentabel, oder auch Herr Galeuchet, die Regierung hätte nichts gemacht, Entschuldigung, aber die Regierung stand hinter diesem Slot Freeze und ist der Meinung, dass das eine gute Sache ist, bis eben eine Lösung da ist. Und dann zur Frage der SP auch an der letzten Sitzung, wie es denn mit der Glatt-Renaturierung weitergehe, wenn das Geschäft zurückgewiesen würde. Ich kann Ihnen sagen, solange unklar ist, wie es mit den Pistenverlängerungen wirklich weitergeht, solange kann sicher keine seriöse Planung für die Glatt-Renaturierung, zumindest im unmittelbaren Bereich der Pistenverlängerungen, getroffen werden, alles andere wäre nicht seriös. Und schauen Sie, es zahlt der Flughafen die Glatt-Renaturierung im Zusammenhang mit den Pistenverlängerungen. Kommen diese nicht, dann wird es der Kanton zahlen müssen und damit müsste das Stimmvolk, unsere Bevölkerung das dann berappen.

Zum Minderheitsantrag der GLP nehme ich auch im Namen der Regierung Stellung: In ihrem Rückweisungsantrag fordert die GLP, die Vorlage zu überarbeiten und verbindliche Klima-, Lärm- und Luftbewegungsvorgaben aufzunehmen. Lassen Sie mich nochmals betonen: Der Flughafen und nicht der Kanton wird dieses Projekt planen, umsetzen und auch finanzieren. Es ist kein Projekt meiner Direktion oder des Kantons, wo Sie Auflagen machen können. Ja, bei eigenen Projekten können Sie das, aber das ist eben kein solches Projekt. Die Rückweisung der GLP wird vor allem mit der Anforderung an die Umwelt begründet, die Flugbewegungen und die Begrenzung von Lärm. Aber die Verlängerung der Pisten 28 und 32 ist ein Auftrag des Bundes und sie soll eben dazu beitragen, die Sicherheit und Stabilität und Nachtruhe zu verbessern. Und wie geflogen wird – das ist ja das, was Sie wünschen, mehr Verbindlichkeit, wie geflogen wird –, das wird nicht über die Pistenverlängerung entschieden. So ist es einfach. Es ist ein Plangenehmigungsgesuch und kein Sachplan Infrastruktur und kein Betriebsreglement. Und das gilt übrigens, Herr Kantonsrat Nicola Siegrist, auch für die Kleinfliegerei, die dort geregelt werden müsste. Ich habe es jetzt gesagt, das Ganze stützt sich auf das bestehende SIL-Objektblatt, und

dort werden dann, liebe GLP, die verbindlichen Betriebszeiten, die verbindlichen Kapazitäten, die verbindlichen Gebiete mit Lärmauswirkungen festgelegt. Die Pistenverlängerungen sind ein Infrastrukturprojekt und kein Betriebsreglement und ich bitte Sie einfach, diese Prozesse und diese Instrumente auch zu berücksichtigen. Aber wo ich Ihnen zustimme, liebe GLP, das ist ganz klar, dass auch der Flughafen sich hohen Anforderungen an den Landesflughafen stellen muss in Bezug auf Ökologie.

GLP-Kantonsrat Thomas Wirth vergleicht die 250 Millionen Franken sogar mit der CS und versucht daraus eine unglaubliche Summe zu machen. Natürlich, 250 Millionen Franken, das ist viel Geld. Aber ich möchte Ihnen und heute mal sagen: Wissen Sie, dass der Flughafen 1 Million Franken jeden Tag nur in den Unterhalt investiert? Also rechnen Sie mal aus, was in einem Jahr ausgegeben wird. Es ist wichtig, aber es ist bei weitem nicht das grösste Vorhaben. Und der Flughafen – es wurde gesagt – will die Klimaziele erreichen, völlig unabhängig von den Pistenverlängerungen, er will die Treibhausemissionen bis 2040 kompensieren. Der Flughafen ist eine Flughafeninfrastruktur und hat den grössten Hebel bei den Gebäuden. Und ja, ich möchte es auch einmal sagen: Der Flughafen ist keine Airline. Wir diskutieren viel über Luftfahrtpolitik. Wir tun, wie wenn wir noch eine Swissair hätten, wo wir nach Belieben sagen könnten «wir haben als Schweiz eine eigene Airline». Nein, der Flughafen ist keine Airline, der Flughafen ist eine Infrastruktur, wie es der Hauptbahnhof Zürich auch ist.

Der Flughafen unterstützt auch die Einführung von synthetischem Kerosin für die Airlines. Und deshalb auch meine Antwort auf die zweite Frage von Kantonsrat Nicola Siegrist aus der letzten Sitzung: Ich habe nie, aber wirklich noch nie behauptet, synthetischer Treibstoff sei die Lösung für alles. Wie könnte ich das denn in diesem Umfeld überhaupt sagen? Aber – und das hat der Regierungsrat auch bei seiner neuen Strategie gesagt – der Regierungsrat erwartet, dass das Flughafen alles unternimmt, damit er rechtzeitig die entsprechenden synthetischen Treibstoffe zur Verfügung stellen kann.

Sie haben in der Fraktionserklärung, liebe GLP, heute sogar gesagt, aus Ihrer Sicht müsste der Flughafen um 22 Uhr mit der Nachtruhe beginnen. Ich muss ehrlich sagen, da habe ich jetzt also schon geschluckt. Denn ganz ehrlich gesagt, wenn Sie um 22 Uhr mit der Nachtruhe beginnen, dann können Sie aufhören von einem internationalen Airport zu sprechen, dann haben Sie keine internationalen Anbindungen mehr, dann sind Sie kein Drehkreuz mehr. Und wie wollen Sie dann einen attraktiven Wirtschaftsstandort mit attraktiven Start-ups, mit attraktiven

Hochschulen, wenn Sie nur noch eine Provinz sind, liebe GLP? Einfach ein Provinzflughafen, das kann ich nicht verstehen, wie man einem attraktiven Wirtschaftsstandort so schaden will.

Liebe SP, liebe GLP, ich möchte es an dieser Stelle sagen: Sie sollten und müssen eigentlich heute entscheiden. Sagen Sie Ja oder dann sagen Sie halt Nein. Zurückweisen ist aus meiner Sicht undemokratisch und Zurückweisen dient der Umwelt überhaupt nicht. Und es ist, liebe GLP, auch nicht «konstruktiv». Zudem ist Eintreten obligatorisch. Sagen Sie Ja zu mehr Stabilität. Sagen Sie Ja zu mehr Sicherheit und zu mehr Nachtruhe und zeigen Sie, dass der Kanton Zürich ein verlässlicher Partner des Bundes ist. Sicherheit kann man nicht einfach zurückschicken, Sicherheit muss man einfach umsetzen. Sicherheit, das ist einfach etwas, das man akzeptieren und machen sollte. Und eigentlich müsste ein Blick auf die Drehkreuze, ein Blick auf dieses Pistensystem schon alle Fragen beantworten. Ich bitte Sie deshalb im Namen der Regierung, diese Minderheitsanträge abzulehnen.

Sie haben, liebe GLP, liebe Grüne, auch Fraktionserklärungen gemacht vor einer Woche, auch dazu sage ich gerne etwas: Die Flughafenpolitik und die Eigentümerstrategie wurden in den letzten Monaten intensiv erarbeitet und an der letzten Ratssitzung vor den Sommerferien beschlossen. Es war ein bekannter Zeitplan übrigens, und wir haben gesagt, wir wollen eine frühzeitige Kommunikation. Und ich finde es schon sehr speziell, dass ausgerechnet Sie beide plötzlich eine Transparenz und eine transparente Kommunikation kritisieren. Was hätten Sie gesagt, wenn wir nachher gekommen wären? Dann hätten Sie der Regierung vorgeworfen, wir hätten nicht mit offenen Karten gespielt.

Ich komme zum Schluss: Ich bitte Sie namens der Zürcher Regierung um Zustimmung. Und schauen Sie, diese Zustimmung ist ein grosses Privileg, das Sie hier als Kantonsrätin, als Kantonsrat haben, und ich sage Ihnen auch, warum: Grundsätzlich können Sie hier im Kantonsrat nicht über Bundesinfrastrukturen abstimmen, nicht über Mehrspur Zürich–Winterthur, nicht über den Bahnhof Stadelhofen, nicht über die Oberlandautobahn, ob Sie das wollen oder nicht. Das wird nämlich in Bern entschieden und die Bevölkerung kann sich über Mitwirkungsverfahren und über Rechtsmittelverfahren, auch die Gemeinden selbstverständlich, wehren. Und im Moment ist ja die Aussteckung Mehrspur Zürich–Winterthur abgeschlossen worden. Und das sind, mit Verlaub, grössere Projekte, die für unseren Kanton sehr, sehr wichtig sind. Und heute entscheiden Sie über unseren Landesflughafen, und ich appelliere an Sie, diesen Entscheid mit einer hohen Verantwortung gegenüber un-

serer Bevölkerung, gegenüber dem Flughafen, gegenüber der Wirtschaft, aber auch gegenüber der Umwelt und gegenüber all den vielen, vielen Reisenden im Kanton Zürich und der Schweiz zu treffen. Und ich bitte Sie, ganz bewusst auf den Knopf zu drücken und unseren Antrag zu unterstützen. Herzlichen Dank.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: So, nach insgesamt – ich habe es gezählt – 80 Voten kommen wir jetzt zu den ersten zwei Abstimmungen. Wir stimmen jetzt über die beiden Minderheitsanträge ab, die eine Rückweisung fordern. Falls keiner dieser Anträge durchkommt, machen wir die Detailberatung in der Nachmittagssitzung. Aber über die beiden Minderheitsanträge möchte ich jetzt abstimmen.

Abstimmung über den Minderheitsantrag von Felix Hoesch

Der Kantonsrat beschliesst mit 115 : 61 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung über den Minderheitsantrag von Franziska Barmettler

Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 82 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag abzulehnen.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Somit kommen wir in der Nachmittagssitzung zur Detailberatung.

Die Beratung der Vorlage 5720a wird unterbrochen. Fortsetzung in der Nachmittagssitzung.

Schluss der Sitzung: 12.25 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 28. August 2023

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 11. September 2023.