

5. Kantonale Volksinitiative «Flughafen-Nachtruhe-Initiative»

Antrag der Redaktionskommission vom 21. Mai 2026

Vorlage 5996b

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Wir kommen zuerst zum Teil B der Vorlage, zur Redaktionslesung des Gegenvorschlags zur Volksinitiative.

Christa Stünzi (GLP, Horgen), Präsidentin der Redaktionskommission: Bei Volksinitiativen prüft die Redaktionskommission zum einen das Dispositiv der gesamten Vorlage, zum anderen den Gegenvorschlag; die Initiative selbst wird nicht geprüft. Beim Dispositiv bei der Initiative haben wir diverse Korrekturen vornehmen müssen, beispielsweise war der Titel falsch. Teil A ist die Initiative und nicht bereits der Gegenvorschlag. Ziffern V und VI mussten ergänzt werden mit der Minderheitsmeinung bei der Regelung des Beleuchtenden Berichts sowie damit, dass die Mitteilung auch an den Regierungsrat geht.

Bei Teil B der Vorlage wurden kleinere Änderungen vorgenommen, alle im Sinne der Leserlichkeit. Bei Paragraph 1 wurde auf das «e» vor dem Genitiv-s verzichtet, da dies altmodisch und nicht mehr als gleichmässig leserlich erachtet wird. Bei Paragraph 3 Absatz 3 wurde das «und» ergänzt, zur besseren Verständlichkeit. Bei Absatz 5 wurde «in der Zeit» durch «während» ersetzt, das ist sprachlich gleichwertig und ist leserlicher und verständlicher. Das sind alles Änderungen, die wir vorgenommen haben, damit das Gesetz auch gut leserlich ist. Weitere Änderungen haben wir nicht vorgenommen.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Ich beantrage Ihnen, die Redaktionslesung paragrafenweise durchzuführen. Sie sind damit einverstanden. Wir kommen zur Detailberatung des Gegenvorschlags, zum Teil B der Vorlage. Das Wort hat Ueli Bamert.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Kommt nicht zuerst der Präsident?

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Gut, dann spricht jetzt zuerst der Präsident, Andreas Hasler.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Ich bin nur der Präsident der KEVU (*Heiterkeit*). Ich melde mich erstens zum Verfahren im Anschluss an den heutigen Kantonsratsentscheid. Da läuft es wie in solchen Fällen üblich: Die Staatskanzlei wird das Initiativkomitee anschreiben und ihm dabei unter anderem die Gelegenheit geben, sich nach dem dannzumal bekannten Kantonsratsentscheid zu einem allfälligen Rückzug der Initiative zu äussern. Zweitens hat mich das Initiativkomitee gebeten, als KEVU-Präsident folgende Erklärung des Initiativkomitees zu verlesen: «Das Initiativkomitee hat beschlossen, die Initiative in Anwendung von Paragraph

138d des Gesetzes über die politischen Rechte zurückzuziehen, sofern der Gegenvorschlag wie in der ersten Lesung beschlossen Bestand hat und gegen den Gegenvorschlag kein Referendum ergriffen wird. Das Initiativkomitee sichert zu, dass es sich auf das zu erwartende Schreiben der Staatskanzlei rechtsgültig in diesem Sinne äussern wird.» Damit herrscht nun Klarheit darüber, dass der Kantonsrat mit einem Gegenvorschlag gemäss erster Lesung eine trag- und zukunftsfähige Lösung beschliesst, sofern dagegen kein Referendum ergriffen wird.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Entschuldigen Sie das kleine Malheur vorhin. Ich wusste eben, dass Andreas diese Meldung verlesen wird, deshalb habe ich zuerst gedacht, er solle das gleich als Erstes machen, denn es beeinflusst, was wir jetzt alle sagen. Eigentlich reden wir ja nicht mehr gross in einer zweiten Lesung, einer Redaktionslesung, es ist ja alles schon gesagt: Diese Initiative ist schädlich für den Flughafen Zürich, sie ist schädlich für die Drehkreuzfunktion, sie ist schädlich für die Passagiere, sie ist schädlich für den Wirtschaftsstandort Zürich und – und das haben wir ja auch schon à fonds diskutiert – sie ist nicht umsetzbar. Denn sie fordert etwas, auf das wir im Kanton Zürich keinen Einfluss haben, das wird eine Stufe weiter oben besprochen und beschlossen, nämlich die Flugzeiten am Flughafen Zürich. Deshalb wäre diese Initiative toter Buchstabe geworden, wäre sie denn angenommen worden. Dies haben die Initianten verdankenswerterweise auch eingesehen, und wie wir soeben gehört haben, würden sie diese Initiative zurückziehen, sollte heute der Gegenvorschlag durchkommen. Ergo werden auch wir uns an unseren Teil der Abmachung halten und das Referendum bleiben lassen.

Nichtsdestotrotz, der Gegenvorschlag ist ebenfalls unnötig, er ist ebenfalls schädlich. Auch mit dem Gegenvorschlag streuen wir der Bevölkerung rund um den Flughafen Sand in die Augen, denn wir suggerieren, dass wir irgendetwas gegen lärmende Flieger in den späteren Abendstunden machen können. Das Einzige, was resultieren wird mit diesem Gegenvorschlag, ist mehr Bürokratie für den Flughafen Zürich. Dazu sagen wir Nein. Wir lehnen den Gegenvorschlag auch heute ab, aber wie gesagt, auf ein Referendum werden wir verzichten. Herzlichen Dank.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der Gegenvorschlag ist ein Kompromiss. In der ersten Lesung hatten wir mehrere Anträge, die abgelehnt wurden. Dennoch unterstützen wir den Gegenvorschlag. Die Initiative lehnen wir ab, da sie tatsächlich nicht umsetzbar ist. Noch einmal die allerwichtigsten Punkte: Lärm macht krank. Lärm verursacht statistisch vermehrt Herzinfarkte und andere medizinische Leiden, und dies auch, wenn man meint, der Lärm störe einen persönlich nicht, denn Lärm raubt den Schlaf. Ich spüre einen grossen Unmut über die fast tägliche Nutzung des Verspätungsabbaus zwischen elf und halb zwölf Uhr in der Nacht, und seit 2023 wird der ZFI (*Zürcher Fluglärm-Index*) wieder überschritten, gerade auch durch nächtens stark gestörten Schlaf. Wir müssen nicht nicht fliegen, aber deutlich weniger fliegen, und das ist eine gesellschaftliche Aufgabe, darum machen

wir hier Gesetze. Denn leider funktioniert die eigene Verantwortung hier nicht, und es wird wieder geflogen, als gäbe es kein Morgen. Darum: Ja zum Gegenvorschlag, Ja zur Nachtruhe, weil Lärm krank macht und den Schlaf raubt. Herzlichen Dank.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Bevor ich das Wort weitergebe, begrüsse ich auf der Tribüne den Verwaltungsratspräsidenten (*Josef Felder*) sowie den CEO (*Lukas Brosi*) des Flughafens und Teile der Geschäftsleitung. Herzlich willkommen hier bei uns im Rat.

Sarah Fuchs (FDP, Meilen): Zuerst deklariere ich meine Interessenbindung: Ich bin Vorstandsmitglied von Pro Flughafen.

Die Haltung der FDP-Fraktion ist unverändert klar: Wir lehnen sowohl die Nachtruhe-Initiative als auch den Gegenvorschlag ab, denn die Nachtruhe-Initiative verspricht etwas, das der Kanton Zürich gar nicht liefern kann. Die Regelung der Betriebszeiten des Flughafens Zürich liegt ausschliesslich in der Kompetenz des Bundes, das haben der Regierungsrat und mehrere juristische Einschätzungen unmissverständlich festgehalten. Die Initiative schafft deshalb Erwartungen, die auf kantonaler Ebene nicht erfüllt werden können. Und Politik soll und darf der Stimmbevölkerung nichts versprechen, was sie rechtlich gar nicht umsetzen kann. Doch selbst wenn man den rechtlichen Rahmen ausblendet, bleibt die Frage: Gibt es überhaupt einen politischen Auftrag für eine weitere Verschärfung der Betriebszeiten? Die Antwort lautet Nein. Eine repräsentative Umfrage des unabhängigen Meinungsforschungsinstituts Sotomo in der Flughafenregion zeigt nämlich: Fast die Hälfte der Anwohnerinnen und Anwohner empfindet die heutige Nachtruhe als genau richtig, jeweils ungefähr ein Viertel hält sie für zu streng und jeweils ein Viertel für zu locker. Von einer breiten Forderung nach zusätzlichen Einschränkungen kann also keine Rede sein. Gleichzeitig anerkennt eine grosse Mehrheit die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt und des Flughafens Zürich für unseren Standort. Der Flughafen Zürich ist weit mehr als irgendein Verkehrsbetrieb. Er verbindet unser Land mit der Welt, er bietet direkt und indirekt zehntausende Arbeitsplätze, ermöglicht internationale Geschäftsbeziehungen sowie unsere Ferienreisen und stärkt die Attraktivität des Wirtschafts-, Forschungs- und Innovationsstandorts Zürich. Für viele Unternehmen ist die internationale Erreichbarkeit ein entscheidender Standortfaktor. Wer die Betriebsbedingungen des Flughafens weiter verschlechtert, schwächt letztlich den Standort Zürich und die Schweiz.

In der ersten Lesung wurde sehr viel über Lärm gesprochen, das ist verständlich. Die Anliegen der Bevölkerung rund um den Flughafen verdienen Gehör, aber wir sollten dabei nicht vergessen, dass in den vergangenen Jahren bereits erhebliche Fortschritte erzielt wurden. Moderne Flugzeuge wurden leiser, die Zahl der Flugbewegungen nach 23 Uhr konnte reduziert werden, und Flughafen, Flugsicherung sowie weitere Partner arbeiten kontinuierlich daran, Verspätungen zu minimieren.

Die Ablehnung der Nachtruhe-Initiative und des Gegenvorschlags bedeutet deshalb keineswegs, dass kein Handlungsspielraum besteht oder dass die FDP-Fraktion die heutige Situation einfach so akzeptiert. Im Gegenteil, die aktuelle Verspätungssituation ist unbefriedigend. Die FDP-Fraktion anerkennt ausdrücklich, dass der Flughafen Zürich sowie die beteiligten Partner bereits verschiedene Massnahmen ergriffen haben, um die Zahl der Starts und Landungen nach 23 Uhr zu senken. Und diese Bemühungen müssen konsequent weitergeführt werden.

Der wichtigste Schritt zu mehr Stabilität im Flugbetrieb und damit zu weniger Verspätungen liegt jedoch auf dem Tisch: die Pistenverlängerung. Wer weniger Verspätungen will, muss deshalb auch bereit sein, diese wirksamsten Massnahmen zu unterstützen. Die FDP-Fraktion erwartet, dass die Pistenverlängerung sowie weitere betriebliche Verbesserungen von allen Akteuren konstruktiv mitgetragen und nicht durch politische oder rechtliche Verzögerungen blockiert werden. Es wäre widersprüchlich, einerseits sich hier drin über verspätete Flüge nach 23 Uhr zu beklagen und andererseits, sobald man den Saal verlässt, jene Projekte zu bekämpfen, die nachweislich zu einem stabileren Betrieb und zu weniger Verspätungen beitragen.

Auch der Gegenvorschlag überzeugt in den Augen der FDP-Fraktion nicht – in keinem einzigen Aspekt. Denn der Gegenvorschlag ist eine Verschlechterung des Status quo, er schafft zusätzliche Vorschriften, zusätzliche Bürokratie. Und weitere administrative Verpflichtungen generieren vor allem Zusatzkosten ohne konkreten Nutzen und ohne eine Verbesserung der Verspätungssituation. Dabei ...
(Die Ratspräsidentin unterbricht die Votantin.)

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Frau Fuchs, kommen Sie bitte zum Schluss.

Sarah Fuchs fährt fort: Mit der heutigen Debatte endet auch die Behandlung dieses Geschäfts. Die FDP-Fraktion nimmt bedauernd zur Kenntnis, dass sich im Rat unter der Führung der GLP mit Unterstützung der Mitte und der Linken eine Mehrheit für den Gegenvorschlag gefunden hat. Obwohl wir diesen ablehnen, werden wir kein Referendum dagegen ergreifen, um für den Flughafen Planungssicherheit festzustellen.

Daniel Rensch (GLP, Zürich): Die GLP hat den Gegenvorschlag zu dieser Initiative massgeblich erarbeitet und politisch vorangetrieben. Wir haben das getan, weil wir die Nachtruhe-Initiative ablehnen. Sie geht mit einem starren Verspätungsverbot ab 23 Uhr zu weit, ist rechtlich heikel und gefährdet die Hubfunktion des Flughafens. Gleichzeitig wollen wir nicht beim blossen Nein stehenbleiben, darum haben wir einen pragmatischen Gegenvorschlag entwickelt, der die Betriebszeiten nicht verkürzt, aber mit Lenkungswirkungen, mehr Transparenz und mehr politischer Verantwortung endlich dort ansetzt, wo das Problem tatsächlich liegt, nämlich bei den verspäteten Flügen. Ich verzichte heute bewusst auf eine vertiefte Wiederholung. Zu einigen Punkten, die in den letzten Wochen und

heute gegen den Gegenvorschlag eingebracht wurden, möchte ich aber noch kurz replizieren:

Der GLP wird unterstellt, wir seien grundsätzlich flughafenfeindlich. Dazu klar nein, die GLP ist nicht gegen den Flughafen; im Gegenteil, gerade weil wir den Flughafen wollen, haben wir einen Gegenvorschlag ausgearbeitet, der ihn langfristig absichert. Denn ein Flughafen, der die Nachtruhe der Bevölkerung systematisch überstrapaziert, verliert seine politische Akzeptanz und damit am Ende auch seine Zukunft. Ich selber spüre den Flughafen in Schwamendingen, und wir Einwohnerinnen und Einwohner von Zürich Nord wollen nicht die Schliessung des Flughafens, sondern dass er seine Nachtflugordnung ernst nimmt. Wir wollen den zuverlässigsten, den umweltverträglichsten, den bevölkerungsfreundlichsten und meinetwegen auch den schönsten Flughafen, aber nicht den unpünktlichsten und den mit den schlafgestörtesten Nachbarn.

Das zweite Hauptargument der Flughafenlobby lautet, man dürfe das Tor zur Welt nicht enger stellen, der Gegenvorschlag schwäche den Hub Zürich und schränke den Betrieb ein. Dieses Argument geht an der Sache komplett vorbei. Der Gegenvorschlag verkürzt die Betriebszeiten um keine einzige Minute. Er setzt nur dort an, wo die Bevölkerung belastet wird: bei Flügen nach 23 Uhr, die praktisch gratis auf Kosten der Bevölkerung um den Flughafen stattfinden. Die GLP hat bewusst keinen Verbotsansatz gewählt, sondern einen liberalen Lenkungsmechanismus. Das ist marktwirtschaftlich, verursachergerecht und ehrlicher als eine Initiative, die starre Verbote – äh, Versprechen (*Heiterkeit*) – macht, die der Kanton rechtlich kaum einlösen könnte; freudsche Versprecher sind immer schwierig.

«Bringt nichts, nur Bürokratie», höre ich auch wieder heute Morgen. Die Flughafen Zürich AG und die Wirtschaftsverbände behaupten, der Gegenvorschlag produziere nur unnötig Berichte und Erwartungen. Wir behaupten auch nicht, wir könnten mit dem Gegenvorschlag die Verspätungen per Zauberstab verschwinden lassen, aber heute lohnt es sich für den Flughafen kaum, etwas dagegen zu tun, da praktisch folgenlos auf die Nachtruhe der Bevölkerung ausgewichen werden kann.

Der Gegenvorschlag versucht, dieses Kalkül zu drehen. Wiederholter Nachtlärm soll zur schlechten Business-Entscheidung werden. Eine jährliche öffentliche Debatte gibt Flughafen und Regierung die Möglichkeit, Zahlen auf den Tisch zu legen und öffentlich zu erklären, warum es immer noch zu Nachtflügen kommt. Das ist kein Papiertiger, das ist ein politisches Instrument für mehr Transparenz, Rechenschaft und Verantwortung. Wer das als Bürokratie abtut, will in Wahrheit möglichst wenig über Nachtlärm reden. Genau dieses Wegschauen hat uns in die aktuelle Situation geführt. Liebe Vertretende des Flughafens, der Gegenvorschlag ist kein Angriff. Er will, dass die bestehenden Regeln endlich ernst genommen werden, damit der Flughafen verlässlicher wird. Wer das bereits als zu enges Korsett darstellt, sagt faktisch, selbst minimale marktwirtschaftliche Anreize für mehr Nachtruhe seien unzumutbar, und das ist gegenüber der Bevölkerung nicht vertretbar. Wer heute sowohl Initiative als auch Gegenvorschlag ablehnt, sagt der

Bevölkerung letztlich, es solle alles bleiben, wie es ist. Er sagt ... (*Die Ratspräsidentin unterbricht den Votanten.*)

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Herr Rensch, bitte kommen auch Sie zum Schluss. Ich möchte Sie und auch die folgenden Redner darauf aufmerksam machen, dass wir uns in einer Detailberatung in der zweiten Lesung befinden. Die Redezeit beträgt fünf Minuten. Besten Dank.

Daniel Rensch fährt fort: Ich mache noch einen Schlusssatz: Der Gegenvorschlag ist die moderate Antwort eines Parlaments, das die Sorgen in Zürich Nord hört, aber auch den Flughafen erhalten will. Danke allen, die Nein zur Initiative und Ja zum Gegenvorschlag sagen.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Zunächst möchten wir Grünen den Initianten herzlich danken. Sie haben ein wichtiges Thema auf die politische Agenda gebracht. Ebenso danken wir den vielen Menschen, die die nötigen Unterschriften dazu gesammelt haben und sich für mehr Nachtruhe und Lebensqualität in der Flughafenregion eingesetzt haben.

Die Initiative hat einen Missstand aufgezeigt, den wir Grünen seit Jahren kritisieren. Die Bevölkerung hat Anspruch auf Nachtruhe. Wer rund um den Flughafen lebt, hat das Recht, dass die geltenden Regeln nicht nur auf dem Papier stehen, sondern auch eingehalten werden. Trotzdem müssen wir Grünen die Initiative ablehnen, nicht weil wir das Anliegen nicht teilen würden, im Gegenteil, sondern weil die Initiative in mehreren Punkten, wie schon von meinen Kollegen ausgeführt, über die Möglichkeiten des Kantons hinausgeht.

Umso mehr danken wir den Initianten, dass sie ihre Initiative zugunsten des Gegenvorschlags bedingt zurückziehen. Damit ermöglichen sie konkrete Verbesserungen, die im Rahmen der kantonalen Zuständigkeiten tatsächlich umgesetzt werden können. Aus Sicht der Grünen bleibt dieser Gegenvorschlag allerdings zahnlos. Er ist kein Tiger, sondern ein nettes Kätzchen. Der Gegenvorschlag wird die Verspätungssituation am Flughafen kaum verändern, da sind wir mit der Flughafenlobby ausnahmsweise einig.

Gerade deshalb erstaunt uns die Heftigkeit, mit der die Flughafen AG, die Aviationsuisse und die Handelskammer gegen den Vorschlag vorgehen. Wer sogar diesen Gegenvorschlag bekämpft, der kaum über mehr Transparenz hinausgeht, zeigt, dass er jede Verbesserung im Sinne der Interessen der Bevölkerung verhindern will. Wir Grünen wollten weiter gehen, wir haben uns dafür eingesetzt, dass verspätete Flüge deutlich stärker belastet werden. Vorbild dafür ist das System am Flughafen Genf. Dort werden Fluggesellschaften oder Flüge, die regelmässig zu spät unterwegs sind, also über das Jahr hinweg, zunehmend stärker zur Kasse gebeten. Dieses System setzt wirksame Anreize und trägt dazu bei, Verspätungen tatsächlich zu reduzieren. Leider fand diese Lösung in der Kommission keine Mehrheit.

Trotzdem enthält der Gegenvorschlag einen wichtigen Fortschritt: Er schafft mehr Transparenz. Künftig sollen die Gründe für Verspätungen zeitnah offengelegt werden. Das mag auf den ersten Blick unspektakulär erscheinen, tatsächlich ist es aber eine wichtige Voraussetzung für eine ehrliche Debatte. Denn nur wenn bekannt ist, weshalb Flüge verspätet sind, lässt sich beurteilen, ob der Verspätungsabbau tatsächlich für unvermeidbare Situationen genutzt oder ob er als zusätzliche Betriebszeit missbraucht wird.

Die Diskussionen der letzten Wochen haben leider gezeigt, wie nötig diese Transparenz ist. Die Reaktionen auf die von Aviationsuisse präsentierte Studie haben deutlich gemacht, dass der Flughafen, die FDP und leider auch – nein, das lasse ich weg –, die Diskussionen haben gezeigt, dass die Sorgen der betroffenen Bevölkerung nicht ernst genommen werden. Statt gesundheitliche Auswirkungen von Nachtlärm ernsthaft zu diskutieren, wird versucht, das Problem kleinzureden. Dabei ist die Faktenlage klar: Lärm macht krank. Schlafstörungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und weitere gesundheitliche Belastungen durch nächtlichen Fluglärm sind wissenschaftlich gut belegt.

Der Regierungsrat darf deshalb nicht länger Zuschauer sein. Als Vertreter des Kantons im Verwaltungsrat des Flughafens muss er die Interessen der Bevölkerung entschlossener vertreten. Die Menschen in den betroffenen Gemeinden haben Anspruch auf Schutz ihrer Gesundheit und auf Nachtruhe. Der Gegenvorschlag wird diese Probleme nicht lösen, aber er bringt wenigstens mehr Transparenz und mehr Rechenschaftspflichten. Das ist wenig, aber es ist mehr als der heutige Zustand. Deshalb lehnen wir die Initiative ab und nehmen den Gegenvorschlag an. Besten Dank.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Die Mitte-Fraktion lehnt die Flughafen-Nachtruhe-Initiative ab und unterstützt den nun vorliegenden Gegenvorschlag ohne alle Minderheitsanträge. Die Initiative schafft unklare rechtliche Verhältnisse, weckt unerfüllbare Erwartungen und schadet damit den Interessen unseres Kantons. Die Forderung der Volksinitiative, die Bevölkerung vor zu viel Lärm zu schützen, ist jedoch löblich und berechtigt. Die Mitte-Fraktion hat Verständnis für die durch Fluglärm, besonders in der Nacht, geplagten Personen.

Die FDP hat in ihrer Fraktionserklärung blindlings Behauptungen aus einer Studie übernommen, die von einem eher vorbelasteten Verband in Auftrag gegeben wurde. Wenn in der Studie die Bevölkerung der ganzen Schweiz über die Belastung durch Fluglärm befragt wird, ist das Ergebnis etwa so aussagekräftig, wie wenn wir die Bevölkerung rund um den Flughafen fragen, wie die Belästigung durch Skitouristen ist. Ich zitiere aus der Studie: «Die Fluglärmbelastung wird in der Flughafenregion stärker wahrgenommen als im Landesdurchschnitt.» Welche Überraschung!

Liebe FDP, haben Sie den Gegenvorschlag gelesen? Der Gegenvorschlag verlangt keine Verkürzung der Betriebszeiten, verbietet keine zusätzlichen Flüge, verlangt nur, dass die bestehenden Regeln eingehalten werden. Wir erwarten, dass Flugbewegungen nach 23 Uhr wirklich begründet sind und dass die Fluglärmgebühren

eine Lenkungswirkung entfalten. Die Mitte-Fraktion ist explizit gegen eine zusätzliche Verschärfung der bereits einschneidenden Nachtflugsperrre. Wichtig ist, dass unser Flughafen auch in Zukunft die Schweiz mit der Welt verbindet und diese damit für internationale Unternehmen ein interessanter Standort bleibt. Die Mitte-Fraktion stimmt dem vorliegenden Gegenvorschlag zu. Und wenn es um Fluglärm geht: Wir stören uns nur an Flugzeugen, in denen wir nicht selber sitzen.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Wir haben jetzt in diesem vielstimmigen Chor alle möglichen Solostimmen gehört, aber als mittelmässiger Tenor habe ich gelernt, dass eine gute Aufführung nur gelingt, wenn man nicht nur die eigene Stimme hört und auch die Partitur respektiert. Genau darum geht es bei der Flughafen-Nachtruhe-Initiative. Die Sorgen der lärmgeplagten Bevölkerung sind real und verdienen Gehör. Wer in der Nähe des Flughafens wohnt, soll nicht das Gefühl haben, seine Stimme gehe im Lärm der Triebwerke unter.

Gleichzeitig können wir nicht einfach einzelne Noten neu schreiben, wenn die Komponisten in Bern sitzen. Der Flughafen Zürich ist von grosser Bedeutung für unseren Kanton, wir haben es mehrfach gehört. Aber das übergeordnete Recht setzt klare Grenzen. Der Gegenvorschlag trägt dem Rechnung und trifft den richtigen Ton, er ist ein klares Signal an die Betroffenen: Eure Anliegen wurden gehört. Mehr Transparenz, mehr Aufmerksamkeit für die Lärmproblematik und eine stärkere politische Begleitung sind wichtige Verbesserungen, und – da widerspreche ich der FDP – das ist der Nutzen dieses Gegenvorschlags, und der ist wichtig. Gleichzeitig respektiert der Gegenvorschlag die rechtlichen Rahmenbedingungen und die grosse wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens. Die EVP wird darum die Volksinitiative ablehnen, den Gegenvorschlag unterstützen, und wir danken dem Initiativkomitee, dass es mit pragmatischer Haltung bereit ist, seine Initiative zurückzuziehen.

Gianna Berger (AL, Zürich): Die Debatte gerade eben hat einmal mehr gezeigt, dass die Belastung der Bevölkerung zwar grösstenteils anerkannt wird, am Ende aber doch immer wieder die finanziellen Interessen des Flughafens höher gewichtet werden. Der Flughafen selbst könnte, wenn er wollte. Denn was ganz klar ist, ist, dass die Nachtruhe regelmässig nicht eingehalten wird und dass dies kein Zufall und kein Einzelfall ist, sondern Ausdruck der Priorisierung. Verspätungen werden nicht einfach versehentlich produziert, sie werden mit der aktuellen Planung bewusst in Kauf genommen. Die Volksinitiative geht dieses Problem konsequent an. Der Gegenvorschlag bleibt aus unserer Sicht deutlich zu wenig weit gehend und bringt leichte Verbesserungen bei der Transparenz und dem Lärmschutz. Deshalb halten wir an unserer Unterstützung für die Initiative und den Gegenvorschlag fest. Besten Dank.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Die Wahl ist heute eigentlich einfach: Wollen wir Symbolpolitik betreiben oder wollen wir Verantwortung für den Kanton Zürich übernehmen? In diesem Zusammenhang möchte ich der Flughafen-Crew

danken, dass sie heute auf der Tribüne sitzt, ich gehe aber davon aus, dass sie am Nachmittag nach Bern ins Bundeshaus geht, denn gerade heute – lustiger Zufall – debattiert der Nationalrat über das Luftfahrtgesetz. Und in diesem Luftfahrtgesetz werden die Betriebszeiten bestätigt, und Kommissionssprecher für diese Vorlage ist der Regierungsratskandidat der Mitte, Philipp Kutter. Wir freuen uns somit mit der Mitte auf eine konstruktive Flughafenpolitik und bitten sie, mit ihrem Regierungsratskandidaten Kontakt aufzunehmen, damit wir wirklich von derselben Flughafenpolitik sprechen. Die Herausforderungen rund um den Flughafen lösen wir nicht mit Symbolpolitik, sondern mit einer klugen Infrastrukturpolitik, mit betrieblichen Optimierungen am Flughafen und mit der Umsetzung jener Projekte, bei denen die Bevölkerung bereits zugestimmt hat. Besten Dank.

Wilma Willi (Grüne, Stadel): Wir, die Einwohnerinnen und Einwohner einer Gemeinde, die direkt und Nacht für Nacht von den verspäteten Abflügen betroffen ist, bitten Sie, dem Gegenvorschlag heute zuzustimmen. Wir konnten im Flughafenbericht 2025 lesen: «Im Berichtsjahr fanden in der Zeit zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr, die für den bewilligungsfreien Verspätungsabbau vorgesehen ist, 2983 Flugbewegungen von Grossflugzeugen statt.» Für die Zeit nach 23.30 Uhr sei für insgesamt 385 Flüge eine Einzelbewilligung erteilt worden – plus 28 Prozent. Mit 2983 Starts von Grossflugzeugen zwischen 23 Uhr und 23.30 Uhr sowie den weiteren 385 Flügen nach 23.30 Uhr ergibt sich eine Gesamtzahl von 3368 Flugbewegungen. Das entspricht einem Jahresdurchschnitt von mehr als neun Grossflugzeugen pro Nacht, die die Anwohnerinnen und Anwohner oft bis Mitternacht belärmen.

Wenn wir weiter aus dem Bericht des Flughafens zur Kenntnis nehmen, dass im Jahr 2024 rund 90'000 Menschen innerhalb der Abgrenzungslinie, AGL, lebten, bleibt die Frage, nach welchen Kriterien die 673 Personen aus den 90'000 Anwohnerinnen und Anwohnern für die von der FDP und vom Flughafen zitierte und hochgelobte Umfrage ausgewählt wurden. Diese Frage ist bis heute unbeantwortet, und unter einer repräsentativen Umfrage verstehen wir in der Tat etwas anderes.

Viele von uns, die stark vom Nachtlärm betroffen sind, wohnen in der Region, weil unsere Familien, insbesondere zahlreiche Bauernfamilien, diese Landschaft seit Generationen Tag für Tag hegen und pflegen und bis heute Nahrungsmittel für die Zürcher Bevölkerung produzieren. Wir können nicht einfach alle wegziehen. Für unsere Treue zur Region bezahlen wir einen hohen Preis, glauben Sie mir, wir opfern unsere Nachtruhe, Nacht für Nacht. Und wir werden nicht ernst genommen.

Besonders interessant ist zudem, dass meine offene Einladung an Sie alle während der Debatte vom 25. April 2026 zu einem Apéro in meinem Garten oder sogar zu einer kostenlosen Übernachtung bei mir nicht von einem Nachtlärmbefürworter oder von einer Flughafenfreundin angenommen wurde. Meine Interpretation ist naheliegend: Was man nicht selbst erlebt, belastet einen auch nicht, also geht man nicht hin. Oder noch klarer: Solange es die anderen betrifft, lässt es sich leicht

ignorieren und schönreden. Etwas mehr Zivilcourage und etwas weniger bedingungslose Loyalität gegenüber dem Flughafen wären von den Gegnerinnen und Gegnern des Gegenvorschlags wünschenswert und auch zielführender.

Nun ist es Juni, die Nächte sind warm, und gerne würde ich auch bei offenem Fenster schlafen. Die Lärmschutzfenster wirken jedoch nur, wenn sie geschlossen sind. Das bedeutet: Entweder kann ich nicht schlafen, weil es im Schlafzimmer zu heiss ist, oder ich öffne das Fenster und liege dann wach, weil die grossen Überseeflugzeuge über unseren Häusern starten, oft bis Mitternacht. Ja, wir leiden.

Ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung und dafür, dass Sie weiterhin dem Gegenvorschlag zustimmen, wie dies von der Ratsmehrheit am 25. April beschlossen wurde. Wir danken dafür, und wir freuen uns auf mehr Transparenz.

Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf): Als EDU stehen wir zu 100 Prozent hinter dem Flughafen Zürich. Er braucht verlässliche und gute Rahmenbedingungen, damit er im internationalen Wettbewerb weiterhin erfolgreich bestehen kann. Für die Erreichbarkeit des Kantons Zürich und der Schweiz ist der Flughafen eine Schlüsselinfrastruktur und damit für Volkswirtschaft und Wohlstand von zentraler Bedeutung. So hält es auch der Flughafenbericht 2025 fest.

Gleichzeitig ist eine deutliche Verschiebung spürbar, weg von der Geschäftsfliegerei, hin zu Ferien- und Freizeitverkehr. Die internationale Erreichbarkeit konzentriert sich zunehmend auf Feriendestinationen am Meer. Hinzu kommt, dass viele Airlines ausschliesslich betriebswirtschaftlich kalkulieren. Sie planen kaum Reserven ein, optimieren ihre Flugpläne bis an die Grenze und legen Zwischenstopps möglichst knapp aus.

Wird das Wetter unwirtlich oder treten andere Störungen auf, sind Verspätungen die logische Folge. Für die Airlines ist das verkraftbar, sie optimieren ihren Gewinn, doch die Bevölkerung trägt die Belastung des nächtlichen Verspätungsabbaus. Die eigentlichen Probleme des Flughafens liegen somit weniger beim Flughafen selbst, sondern bei der Gewinnoptimierung der Airlines. Darum stellt sich die Frage, die Grundsatzfrage, ob wirklich so viele Flüge des Freizeit- und Ferienverkehrs zu so später Stunde nötig sind. Als EDU unterstützen wir deshalb den Gegenvorschlag, er schränkt den Betrieb des Flughafens nicht ein, schützt aber die Bevölkerung.

Bernhard im Oberdorf (Die Mitte, Zürich): Zunächst meine Interessenbindung: Ich bin seit langem Mitglied der Schweizer Luftfahrtjournalisten, und bis an Pfingsten war ich dort sogar noch im Vorstand. Aber da es bei diesem Verband darum geht, neutral zu informieren, ist es keine wirkliche Interessenbindung, sondern höchstens eine Interessenbindung an die Wahrheit. Und ich habe schon in der letzten Debatte gesagt, dass ich unterscheide zwischen den Anliegen des Flughafens und jenen von Fluggesellschaften. Ich habe kritisiert, dass ich nicht verstehe, wenn Manager glauben, sich auf Kosten der Kunden eine gute Position in Frankfurt erarbeiten zu können.

Ich habe aber noch weniger Verständnis für die Initianten, weil diese im Prinzip ihre Interessen durchsetzen, wiederum auf Kosten der Reisenden, die dann natürlich, wenn ein Flug verspätet ist, irgendwo landen, nur nicht in Zürich und dann verspätet nach Zürich anreisen müssen. Daher ist der Gegenvorschlag durchaus eine vernünftige Lösung, und wenn man noch begründen muss, warum jetzt ein Flug verspätet ist, dann ist das eine Transparenz, die so durchaus zutreffend und wirksam sein kann.

Die Rede davon, dass Lärm krank macht – ich kann da nur eines sagen: Ich wohne beim Tramdepot Irchel, da fahren nachts um 1 Uhr rumpelnd und quietschend die Trams im Depot ein. Der Lärm ist ohrenbetäubender als jener der Flugzeuge, aber wie Sie sehen, bin ich nach wie vor gesund und darob nicht krank geworden. Man kann auch übertreiben mit der Sensibilität. Natürlich, Anliegen müssen ernst genommen werden, das ist klar, aber man soll nicht übertreiben. Darum ist mit dem Gegenvorschlag im Prinzip das Ende der Fahnenstange erreicht, und es geht auf keinen Fall an, dass er als Brückenkopf verwendet wird, um später darauf zu bauen und neue Forderungen zu stellen.

Felix Hoesch (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Noch eine kurze Replik. Danke, Bernhard im Oberdorf, für dein Votum zum Tramdepot. Ich habe vorher gesagt, Lärm mache statistisch krank, mit Einzelfällen müssen wir hier nicht kommen. Danke, Thomas Lamprecht, für dein Wort zum Freizeitverkehr. Das ist tatsächlich das Problem: Wir haben nicht ausschliesslich einen wirtschaftlichen Faktor, wir haben einen Freizeitfaktor. Aber hauptsächlich gemeldet habe ich mich auch noch wegen des Votums von Sarah Fuchs zur Aviationsuisse-Umfrage, denn Ruth Ackermann hat recht: Das ist ein lokales Problem, es bringt nichts, eine gesamtschweizerische Umfrage zu machen. Aber dann noch dein Votum zu den Pistenverlängerungen, man solle doch bitte keine rechtlichen Schritte unternehmen und keine politische Obstruktion machen. Ich bitte euch in der FDP ganz dringend, dies ernst zu nehmen, auch bei Mindestlöhnen. Denn bei Mindestlöhnen macht ihr genau das, ihr bekämpft sie rechtlich und politisch, auf allen politischen Ebenen. Das ist eine Schande, das bekämpfen wir sehr. Bei den Pistenverlängerungen werden wir uns daran halten, ihr tut es leider nicht.

Stefan Schmid (SVP, Niederglatt): Ich deklariere, dass ich Gemeindepräsident von Niederglatt bin, und nachdem Vielflieger Kantonsrat Hoesch eine Lohndebatte anzetteln wollte, kehre ich wieder zurück zum Kernthema. Die Nachtruhe am Flughafen ist ein berechtigtes Anliegen für die Bevölkerung. Rund um den Flughafen muss Verlässlichkeit gelten, gerade auch in den sensiblen Nachtstunden. Der vorliegende Gegenvorschlag geht jedoch in die falsche Richtung. Finanzielle Lenkungsabgaben mögen auf den ersten Blick attraktiv sein, in der Praxis setzen sie aber problematische Fehlanreize: Wer mehr zahlt, verschafft sich mutmasslich mehr Handlungsspielraum. Gerade beim Flugbetrieb darf Sicherheit aber niemals zu einer Frage des Preises werden; es braucht hingegen klare Regeln, keine käuflichen Ausnahmen. Statt also auf solche Fehlanreize zu setzen, sollten

wir, wie bereits beschlossen, die angekündigten Massnahmen rund um die Pistenverlängerungen umsetzen. Wichtig dabei ist, dass diese Pistenverlängerungen aus Blick des Zürcher Unterlandes nicht zu einer versteckten Kapazitätserhöhung in den Nachtstunden führen, und insofern gehe ich davon aus, dass das Zürcher Unterland die Entwicklungen sehr genau beobachten wird. Ich meinerseits in meiner Rolle werde sowohl zur Initiative als auch zum Gegenvorschlag Nein sagen aufgrund der Fehlanreize, die da im Kontext der Flugsicherheit geschaffen werden, welche über allem steht. Besten Dank für die Kenntnisnahme.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Zunächst ist der Regierungsrat dankbar, dass Sie die Initiative für gültig erklärt haben, und zwar mit einem klaren Votum, weil man Volksinitiativen im Zweifel ja vor das Volk bringen sollte. Ich bin Ihnen auch sehr dankbar, dass Sie die Initiative klar und, so wie es aussieht, fast einstimmig oder einstimmig ablehnen. Damit sagen Sie auch deutlich, dass sieben Stunden Nachtruhe so eben nicht umsetzbar sind, weil in diesem Sinne ganz klar bundesrechtswidrig. Wir haben diese halbe Stunde für den Verspätungsabbau. Und ich bin froh, dass wir mit der Nichtunterstützung der Initiative auch nicht in einen offenen Dissens mit dem nationalen Gesetzgeber geraten sind, weil Luftfahrtpolitik eben nationale Politik ist. Es ist unser Landesflughafen, ich möchte das einmal mehr betonen. Und wir haben auch als Kanton Zürich eine entsprechende Verantwortung gegenüber der ganzen Schweiz, diesen Landesflughafen als Tor zur Welt, als Hub, zu betreiben.

Ich möchte Ihnen zum Thema Nachtflüge sagen, Herr Kantonsrat Daniel Rensch: Die Zeit zwischen 23.30 Uhr und 6 Uhr am Morgen ist ja die Nachtruhe, technisch, und hier schauen wir sehr genau hin. Jeder einzelne Flug wird von meinem Amt angeschaut: Ist es eine begründete Ausnahme oder eben nicht? Falls es keine begründete Ausnahme ist, machen wir eine entsprechende Meldung an den Bund. Der Regierungsrat hat mehrfach gesagt, dass es ihm auch ein Anliegen ist, dass der Verspätungsabbau zwischen 23.00 und 23.30 Uhr – der aber rechtmässig ist – reduziert wird. Es ist auch nicht im Interesse des Flughafens und auch nicht unseres Home-Carriers, der Swiss, und aller Fluggesellschaften, verspätete Flüge zu haben, das möchte ich einfach sagen. Und mit dem heutigen Modell, mit dem es auch mehr kostet bei Verspätungen, ist es noch weniger attraktiv. Der Regierungsrat hat klar gesagt, dass er mit dem Gegenvorschlag leben kann, falls die Minderheitsanträge keine Mehrheit finden, und so ist es ja auch herausgekommen. Für uns ist es die Bestätigung der bisherigen Flughafenpolitik der Zürcher Regierung, und diese basiert auf dem kantonalen Gesetz über den Flughafen, das besagt, dass der kantonale Gesetzgeber und wir alle die volkswirtschaftliche Bedeutung einerseits, aber andererseits auch den Schutz der Bevölkerung anerkennen. Besten Dank.

Redaktionslesung von Teil B der Vorlage 5996b

Titel und Ingress

§§ 1 und 3

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Damit ist die Vorlage redaktionell durchberaten.

Schlussabstimmung über den Gegenvorschlag

Der Kantonsrat beschliesst mit 105 : 71 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Gegenvorschlag zuzustimmen.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Wir kommen nun zum Teil A der Vorlage.

Redaktionslesung Teil A der Vorlage 5996b

Titel und Ingress

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

I.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 171 : 5 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und somit die Volksinitiative abzulehnen.

II.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Den Gegenvorschlag haben wir bereits behandelt.

III.–VI.

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.