

## **5. Verletzung des Nachtflugverbots: Die Ursachen sind bekannt, jetzt braucht es Massnahmen**

Postulat Daniel Heierli (Grüne, Zürich) und Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach)  
vom 12. Juni 2017

KR-Nr. 145/2017, RRB-Nr. 788/6. September 2017 (Stellungnahme)

*Das Postulat hat folgenden Wortlaut:*

Der Regierungsrat wird beauftragt, als Aufsichtsbehörde gemäss Art. 3 Abs. 1 Flughafengesetz und als Aktionärin der Flughafen Zürich AG, Massnahmen gegen die zunehmende Zahl der Verletzungen des Nachtflugverbots einzuleiten. Es ist insbesondere auch darzustellen, wie die vom Bundesverwaltungsgericht (Entscheid) angeordnete Lärmentlastung in den Randzeiten wirksam umgesetzt wird. Im Flughafenbericht 2016 werden auf Seite 44 und 45 in einem Exkurs Ursachen und mögliche Gegenmassnahmen zu den zunehmenden Verletzungen des Nachtflugverbots dargestellt. Es werden unter anderem die Langstreckenflüge identifiziert, die chronisch von Verspätungen betroffen sind.

Die Rolle einzelner Zubringerflüge wird ausgeführt, sowie jene von politisch und meteorologisch bedingten unterschiedlichen Betriebskonzepten. Letzten Endes läuft es aber ganz einfach darauf hinaus, dass die Zahl der Slots unmittelbar vor der Nachtflugsperrung so gross ist, dass Verspätungen programmiert sind. Der «Verspätungsabbau» ist fix im Flugplan eingeplant und wird de facto zur Kapazitätserweiterung missbraucht.

Betreffend die angeordnete Lärmentlastung in den Randzeiten ist festzustellen, dass das vom Flughafen aktuell vorgeschlagene Lärmgebührenmodell offensichtlich untauglich ist.

*Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:*

Die Postulanten bemängeln sowohl gemäss Titel ihres Postulats wie auch in ihren Ausführungen eine Verletzung des Nachtflugverbots bzw. die zunehmende Zahl von Verletzungen des Nachtflugverbots. Letzteres erstreckt sich gemäss Betriebsreglement von 23.30 bis 6.00 Uhr. In dieser Zeit sind Flüge nur bei unvorhergesehenen ausserordentlichen Situationen möglich und bedürfen einer Ausnahmebewilligung der Flughafen Zürich AG (FZAG; vgl. Anhang 1, Ziff. 12 zum Betriebsreglement vom 30. Juni 2011). In der Zeit zwischen 23.00 und 23.30 Uhr sind Flüge bewilligungsfrei zulässig, soweit sie dem Verspätungsabbau dienen. Die Einführung der verlängerten Nachtruhe ab 29. Juli 2010 war ein wichtiger Schritt zum besseren Schutz der Bevölkerung. Die Zahl der Flüge zwischen 23.30 und 00.30 Uhr ging stark zurück, und Verletzungen des Nachtflugverbots finden seither höchstens in Ausnahmefällen statt. Dem Flughafenbericht 2016 ist zu entnehmen (S. 44), dass 2015 nur gerade drei Flüge wegen möglicherweise zu Unrecht erteilter Ausnahmebewilligungen dem zuständigen Bundesamt gemeldet

Teilprotokoll – Kantonsrat, 11. Sitzung vom 08. Juli 2019

wurden. Die Behauptung der Postulanten, dass es eine zunehmende Zahl Verletzungen des Nachtflugverbots gebe, trifft damit offensichtlich nicht zu. Es müssen somit keine Massnahmen ergriffen werden, und zusätzliche Informationen zu diesem Thema können auch mit einem neuen Bericht nicht vermittelt werden. Dementsprechend ist das Postulat nicht zu überweisen.

Sofern die Postulanten mit den geltend gemachten «Verletzungen des Nachtflugverbots» nicht die Flüge zwischen 23.30 und 6.00 Uhr, sondern die Flüge zwischen 23.00 und 23.30 Uhr meinen, handelt es sich dabei nach dem Gesagten nicht um Verletzungen des Nachtflugverbots. Vielmehr steht die Zeit von 23.00 bis 23.30 Uhr den Fluggesellschaften und dem Flughafen zum Verspätungsabbau zur Verfügung, ohne jede Bewilligungspflicht. Die Postulanten bringen diesbezüglich vor, dass die Zahl der Slots unmittelbar vor der Nachtflugsperrung so gross sei, dass Verspätungen programmiert seien und dass der «Verspätungsabbau» fest im Flugplan eingeplant sei und faktisch zur Kapazitätserweiterung missbraucht werde. Soweit dies als Aufforderung zum Tätigwerden verstanden werden sollte, verkennen die Postulanten die Rechtslage. Der Regierungsrat kann weder Änderungen in den Flugplänen der Fluggesellschaften anordnen, noch Anpassungen in der Vergabe von Slots verlangen. Auch aus diesem Grund ist eine Überweisung des Postulats nicht angezeigt.

Nichtsdestotrotz hat der Regierungsrat von seinen Möglichkeiten, politisch Einfluss zu nehmen, in der Vergangenheit stets Gebrauch gemacht, und er nimmt seine Verantwortung auch heute wahr:

Wie bereits in der Stellungnahme zu den Postulaten KR-Nrn. 333/2014 betreffend Dauernde Nachtruhestörung durch die faktische Einbindung des Verspätungsabbaus in den Flugplan 1 und 334/2014 betreffend Dauernde Nachtruhestörung durch die faktische Einbindung des Verspätungsabbaus in den Flugplan 2 ausgeführt, hatte die FZAG schon Ende Dezember 2003 auf Initiative des Regierungsrates dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) beantragt, die Nachtflugsperrung auf sieben Stunden auszudehnen. Diese Forderung war bereits Gegenstand der «Grundsätze des Regierungsrates zur Flughafenpolitik nach vollzogener Vervollständigung des Flughafens» (RRB Nr. 1313/2000). Die Forderung war jedoch stets mit dem klaren Bekenntnis zur Hubfunktion des Flughafens Zürich verbunden, und der Verspätungsabbau von 23.00 bis 23.30 Uhr war entsprechend nie infrage gestellt (vgl. z. B. Abstimmungszeitung zur Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik»; vgl. auch RRB Nr. 1407/2004 zur Flughafenpolitik des Kantons Zürich).

Im Zuge der Behandlung der Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik» und nach Annahme des Gegenvorschlags in der Volksabstimmung vom 25. November 2007 wurde auf den 1. März 2008 § 3 des Flughafengesetzes vom 12. Juli 1999 (LS 748.1) um vier Absätze ergänzt. Danach wirkt gemäss § 3 Abs. 3 Satz 1 des Flughafengesetzes der Staat darauf hin, dass eine Nachtflugsperrung von sieben Stunden eingehalten wird. Diese an den Kanton gerichtete Aufforderung zur Durchsetzung der Nachtflugsperrung ist als politischer Auftrag zu verstehen, da

es Aufgabe des Bundes ist, die Einhaltung der Lärmgrenzwerte und der Betriebszeiten am Flughafen Zürich sicherzustellen.

Ein weiterer Meilenstein stellt die Verabschiedung des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich durch den Bundesrat am 26. Juni 2013 dar. Am SIL-Koordinationsprozess, der fast zehn Jahre dauerte, hatte der Kanton Zürich im Rahmen seiner Zuständigkeit stets aktiv mitgewirkt. In Ziff. 1 «Zweckbestimmung» des SIL vom 23. August 2017 wird zum einen die Erwartung an die FZAG geäussert, einen Drehkreuzbetrieb zu ermöglichen. Zum anderen werden in Ziff. 2 «Rahmenbedingungen zum Betrieb» die Betriebszeiten am Flughafen Zürich von 6.00 bis 23.00 Uhr vorgesehen, wobei verspätete Starts und Landungen bis 23.30 Uhr ohne besondere Bewilligung zuzulassen seien. Darüber hinaus hält der Bundesrat in Ziff. 5 «Gebiet mit Lärmauswirkungen» fest, dass die zulässigen Lärmimmissionen und die damit verknüpften Rechtsfolgen der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41) mit der Genehmigung des Betriebsreglements festgelegt werden. Dabei müssten die zulässigen Lärmimmissionen innerhalb des Gebiets mit Lärmauswirkungen liegen. Sodann wurde mit Festsetzung des SIL ein neues Verfahren eingeführt, wonach die FZAG die vom Flugbetrieb verursachte Fluglärmbelastung jährlich auszuweisen und zu analysieren hat (Ziff. 6 «Nachweis der Lärmbelastung»). Dabei sei die im Verfahren zum Betriebsreglement bewilligte zulässige Lärmbelastung grundsätzlich einzuhalten. Allfällige Überschreitungen der zulässigen Lärmbelastung habe die Flughafenhalterin zu begründen, und sie habe Massnahmen aufzuzeigen, wie diese Überschreitungen künftig vermieden werden können.

Am 27. Januar 2015 genehmigte das BAZL zum ersten Mal die zulässigen Lärmimmissionen für den Flughafen Zürich (vgl. Art. 37a LSV). Am 30. September 2016 reichte die FZAG erstmals für 2015 den in Ziff. 6 der Festlegungen im SIL vorgeschriebenen Nachweis der Lärmbelastung ein. Aus diesem Nachweis geht die Überschreitung des genehmigten Lärms insbesondere in der zweiten Nachtstunde von 23.00 bis 24.00 Uhr aufgrund der Flüge zwischen 23.00 und 23.30 Uhr deutlich hervor.

Nachdem sich die Volkswirtschaftsdirektion mit Schreiben vom 28. Februar 2017 in ihrer Stellungnahme zu diesem Nachweis kritisch geäussert hatte, ist am 31. Juli 2017 der Beurteilungsbericht des BAZL ergangen, der am 3. August 2017 mit einer Medienmitteilung öffentlich gemacht worden ist. Auf den Beurteilungsbericht des BAZL kann vollumfänglich verwiesen werden. Das BAZL fasst darin u. a. die kritische Stellungnahme der Volkswirtschaftsdirektion zusammen und schliesst sich deren Feststellungen an (S. 11 des Beurteilungsberichts). Es folgt im Dispositiv bis auf eine Ausnahme sämtlichen Anträgen der Volkswirtschaftsdirektion. Darunter findet sich auch die Aufforderung an die FZAG, den Stand der Massnahmen zu den Fluglärmgebühren darzustellen. Nur am Rande sei hier erwähnt, dass der Genehmigungsentscheid des BAZL zum neuen Lärmgebührenmodell, das die FZAG im Dezember 2014 zur Genehmigung einreichte, noch aussteht, jedoch in absehbarer Zeit erwartet werden dürfte.

Zusätzlich zu den Anträgen der Volkswirtschaftsdirektion verlangt das BAZL im Beurteilungsbericht, dass die FZAG prüfe, ob für die Nachtrandstunden am Abend und für die erste Nachtstunde weniger Slots bzw. diese nur bis 22.30 Uhr vergeben werden können. Das BAZL und das ebenfalls angehörte Bundesamt für Umwelt (BAFU) kommen im Beurteilungsbericht zum Ergebnis, dass eine Neufestlegung der zulässigen Lärmbelastung ins Auge zu fassen sei, falls sich herausstellen sollte, dass keine wirksamen Massnahmen bestehen, um die bestehenden Überschreitungen des genehmigten Lärms in der Nacht zu eliminieren oder zu reduzieren (S. 11 des Beurteilungsberichts). Eine solche Neufestlegung der zulässigen Lärmbelastung müsste sich in jedem Falle innerhalb des Gebiets mit Lärmauswirkungen im SIL bewegen (vgl. Ziff. 5 und 6 im SIL).

Das BAZL hat somit die von der Volkswirtschaftsdirektion aber auch die von den Kantonen Aargau und Schaffhausen sowie vom BAFU verlangten zusätzlichen Nachweise und die Prüfung von Massnahmen zur Verminderung der Überschreitungen des zulässigen Nachtlärms durchwegs unterstützt. Die FZAG ist nun aufgefordert, im Bericht für das Berichtsjahr 2016, den sie bis 30. September 2017 einzureichen hat, die Mängel im Nachweis der Lärmbelastung für 2015 zu beheben und die geforderte Prüfung von Massnahmen aufzuzeigen (Dispositiv 1 und 2 des Beurteilungsberichts).

Zusammengefasst gehen die Postulanten von falschen Annahmen aus, indem sie einen Anstieg von Verletzungen der Nachtflugsperrung geltend machen und den zulässigen Verspätungsabbau zwischen 23.00 und 23.30 Uhr mit Verletzungen der Nachtflugsperrung gleichsetzen. Es besteht folglich auch kein Anlass, den Regierungsrat zum Handeln aufzufordern und das Postulat zu überweisen. Nichtsdestotrotz hat sich der Regierungsrat nach dem Gesagten in den vergangenen Jahren im Rahmen seiner Zuständigkeiten und Möglichkeiten für die Einhaltung der Nachtruhe eingesetzt. Die Anpassung des Flugplans der SWISS oder die Neufestlegung der Slots in den Tagesrand- und Nachtstunden liegen jedoch ausserhalb seiner Zuständigkeit, da die kantonale Aufsicht politischer und nicht rechtlich-hoheitlicher Natur ist.

Aus all diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 145/2017 nicht zu überweisen.

*Daniel Heierli (Grüne, Zürich):* Die Fliegerei ist eine faszinierende Zukunftstechnologie – von vorgestern. Ja, das waren noch Zeiten, als tollkühne Männer mit selbstgebastelten Kisten erste Flugversuche unternahmen. Dann der erste Motorflug, der erste Transatlantikflug. Auch in den Anfangszeiten der Swissair (*ehemalige Schweizer Fluggesellschaft*) mit ihren stolzen Piloten und schicken Stewardessen herrschte wohl noch so etwas wie ein Hauch von Freiheit und Abenteuer. Aber das sind vergangene Zeiten, aus und vorbei. Heute können Sie mit der Zivilluftfahrt als brandheisser Pionierbranche kaum noch landen. Allenfalls noch auf einem Unterstufenpausenplatz draussen in der Provinz oder beim BAZL (*Bundesamt für Zivilluftfahrt*) in Bern. Die Fliegerei ist längst zu einer Massenindustrie geworden, zu einer Massenindustrie auf höchstem technischen Niveau – ja, wer

wollte das bestreiten? –, aber eben auch zu einer Massenindustrie, die massive Kollateralschäden anrichtet.

Der Lärm ist wohl nicht der Schlimmste dieser Kollateralschäden. Mein Kollege Urs Dietschi wird später etwas zum Thema «Fliegerei und Klima» sagen, aber ich möchte jetzt direkt zum Lärm kommen, denn dieser ist das Thema dieses Traktandums. Unser Postulat hat den Titel «Verletzung des Nachtflugverbotes: Die Ursachen sind bekannt, jetzt braucht es Massnahmen». Und in der Begründung sagen wir auch genauer, was diese Ursachen sind, ich zitiere: «Letzten Endes läuft es aber ganz einfach darauf hinaus, dass die Zahl der Slots unmittelbar vor der Nachtflugsperrzeit so gross ist, dass Verspätungen programmiert sind. Der «Verspätungsabbau» ist fix im Flugplan eingeplant und wird de facto zur Kapazitätserweiterung missbraucht.»

Interessanterweise bestreitet der Regierungsrat in seiner gewiss nicht zu kurz geratenen Antwort diese Feststellung mit keinem Wort. Wir können also gemeinsam mit dem Regierungsrat festhalten: Die rund 2500 Flüge, die jährlich zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr stattfinden, sind keine echten Verspätungen. Der Flughafen hat einfach seinen Flugplan inoffiziell in die Nacht hinein ausgedehnt. Warum bloss will der Regierungsrat dann das Postulat nicht entgegennehmen? Und wie will er dies begründen? Der Regierungsrat versucht, diese routinemässige Verletzung des Nachtflugverbotes mit spitzfindigen Wortklaubereien zu rechtfertigen. Er versucht, den Begriff «Nachtflugverbot» als offiziell definierte Zeitspanne darzustellen und schreibt dazu, ich zitiere: «Letzteres erstreckt sich gemäss Betriebsreglement von 23.30 bis 6.00 Uhr.» Diese Behauptung ist schlicht und einfach falsch. «Nachtflugverbot» ist ein umgangssprachlicher Begriff für Nachtflugsperrzeit. Es ist kein offizieller Begriff mit einer unterschiedlichen Bedeutung. Das Flughafengesetz verwendet nur den Begriff «Nachtflugsperrzeit» und diese dauert genau sieben Stunden, keine Minute weniger. Sie beginnt um 23.00 Uhr. Der damals gültige Flughafenbericht 2016 verwendet die Begriffe «Nachtsperrzeit», «Nachtsperrzeit» und «Nachtflugsperrzeit». Alle diese Begriffe bezeichnen eine Sperrzeit, die um 23.00 Uhr beginnt und volle sieben Stunden dauert.

Zum bewilligungsfreien Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr zitiere ich aus dem damals gültigen Betriebsreglements des Flughafens, abgedruckt im Flughafenbericht 2017: «Sie» – nämlich die Flughafenhalterin – «muss gewährleisten, dass Flüge während der jeweiligen Sperrzeiten den Ausnahmecharakter behalten und Verspätungen nicht zur Regel werden. Die Nachtflugsperrzeit soll, über das Jahr gesehen, grossmehrheitlich ausnahmenfrei bleiben.» Die Argumentation des Regierungsrates ist unhaltbar.

Apropos Ausnahmen: Im Jahr 2017 fanden 2358 Flüge zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr statt. Dazu kamen noch 271 Flüge in der restlichen Nachtzeit. Demgegenüber gab es im gleichen Jahr gerade einmal zwei Tage, an denen die siebenstündige Nachtruhe tatsächlich respektiert wurde. Die Einhaltung der gesetzlichen Nachtflugsperrzeit ist also die Ausnahme und die Verletzung ist die Regel.

Die zweite Verteidigungslinie des Regierungsrates lautet: Wir können gar nichts machen. Nicht wir vergeben die Slots, es ist die Flughafen Zürich AG (FZAG),

sie war es und nicht der Regierungsrat, der zum Beispiel dieses Jahr den Antrag stellte, nach 22.00 Uhr sechs neue Slots zu vergeben und die Zahl der Slots zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr somit von 36 auf 42 zu erhöhen. Motto: Nicht wir sind die Bösen, es sind die anderen. Dummerweise besitzt der Kanton 34 Prozent der Aktien der Flughafen Zürich AG. Damit ist er meines Wissens der einzige wirkliche Grossaktionär.

Das erwähnt der Regierungsrat in seiner Antwort auf mein Postulat mit keinem Wort. Es ergibt sich also die interessante Anschlussfrage, wer bei der FZAG bestimmt, wo es langgeht. Ich sehe drei Möglichkeiten, erstens: Der Kanton bestimmt sehr wohl, er steht einfach nicht dazu. Offen zu sagen, dass einem die fluglärmgeplagten Anwohner weniger wichtig sind als der Kapazitätsausbau, wäre schlecht fürs Image. Zweitens: Es gibt einen anderen Grossaktionär, zum Beispiel einen chinesischen Staatsfonds, der von der Öffentlichkeit unbemerkt 51 Prozent der Aktien übernommen hat und der nun den Tarif durchgibt. Eher unwahrscheinlich. Oder drittens: Die Aktionäre der FZAG sind dermassen inkompetent und unorganisiert, dass sie vom Management am Gängelband geführt werden. Dieses Management kann nach Belieben schalten und walten, ohne irgendjemandem Rechenschaft schuldig zu sein. Ehrlich gesagt, mir gefällt keine dieser drei Varianten. Ich bin gespannt, ob uns die Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh*) Auskunft zu den Verantwortlichkeiten am Flughafen geben kann.

Der Flughafen Zürich ist eine wichtige Infrastruktur mit Monopolcharakter. Der Kanton muss hier Einfluss haben. Er muss auch politische Verantwortung übernehmen für das, was die FZAG tut. Und der Regierungsrat muss erklären, wie er für die Einhaltung des Flughafengesetzes sorgt. Ich zitiere daraus Paragraph 3 Absatz 3: Der Staat wirkt darauf hin, dass eine Nachtflugsperrre von sieben Stunden eingehalten wird.

Lassen Sie mich noch kurz auf die Beschwörungen eingehen, die behaupten, jede noch so kleine Beschränkung des Flughafens würde seine Funktion als Drehscheibe des Flugverkehrs aufs Schwerste gefährden: Seit es die gute alte Swissair nicht mehr gibt, wird ein bedeutender Teil der Flüge in Kloten von einer Tochtergesellschaft der Lufthansa (*SWISS*) durchgeführt. Diese Tochtergesellschaft ist anerkanntermassen eine Ertragsperle des Grosskonzerns. Natürlich möchte diese Gesellschaft ihr Geschäftsvolumen weiter vergrössern, und zu diesem Zweck in Kloten eine möglichst umfassende Verkehrsdrehscheibe, neu-schweizerdeutsch auch «Hub» genannt, unterhalten. Und logischerweise stellt diese Gesellschaft, wie die anderen Fluggesellschaften auch, endlos Forderungen an den Flughafen. Aber glauben Sie mir, die SWISS wird bleiben, auch wenn der Flughafen künftig etwas weniger auf ihre Forderungen eingeht. Der Flughafen Zürich AG mit seinen zahlungskräftigen Fluggästen ist eine Goldgrube. Die Leute von der SWISS wissen, dass Fluggesellschaften austauschbar sind und dass andere Fluggesellschaften das Geschäft in Zürich mit Handkuss übernehmen würden.

Das vom Regierungsrat in seiner Antwort geäusserte klare Bekenntnis zur Hubfunktion des Flughafens Zürich ist also eigentlich ein Bekenntnis zur Geschäftsstrategie der Lufthansa.

Klar, der Wirtschaftsstandort Zürich braucht einen Flughafen. Für den Fall, dass Sie jetzt in den letzten Minuten etwas verwirrt worden sein sollten, halte ich es noch einmal fest: Wir verlangen hier nicht die Schliessung des Flughafens. Das Postulat verlangt nur, dass um 23.00 Uhr wirklich Ruhe ist, was mit einer realistischen Planung der Flüge am Abend und einer konsequenten Haltung im Umgang mit verspäteten Flügen problemlos erreichbar ist. Die damit einhergehende Verbesserung der Pünktlichkeit wäre ein klares Plus für die Fluggäste. Die Kapazität des Flughafens könnte dadurch geringfügig vermindert werden, das stimmt. Aber bei einem Ferienfliegeranteil von rund 80 Prozent ist es einfach lachhaft, daraus eine Bedrohung für die ganze Wirtschaft zu konstruieren.

Fazit: Die Nachtflugsperrung am Flughafen Kloten muss endlich eingehalten werden. Unterstützen Sie deshalb dieses Postulat, auch wenn es schon etwas speziell ist, dass man die Beachtung des Flughafengesetzes per Postulat einfordern muss. Danke.

*Christian Lucek (SVP, Dänikon):* Vielleicht zuerst zu meiner Interessenbindung, ich weiss, das wird mir sonst wieder um die Ohren gehauen: Ich bin Vorstandsmitglied der Pro Flughafen.

Wir haben es gehört, das Postulat wird jetzt natürlich zu einem Rundumschlag gegen den Flughafen genutzt. Das war so zu erwarten. Ich bin mir sicher, dass die Klimapolitik dann auch noch hineinfliesen wird. Aber bleiben wir doch bei der Sache, um was geht es darin und was haben Sie in Ihrem Postulat ausformuliert? Und da, Herr Heierli, muss ich sagen, darf man schon genau sein und nicht einfach nur ungefähr, wie Sie es gemacht haben. Vielleicht noch etwas zu meiner Interessenbindung: Ich wohne in einem Flughafenbezirk, im Bezirk Dielsdorf, und bin daher von den späten Abflügen direkt betroffen, im Gegensatz zu Ihnen in Zürich. Gemäss Bundesrecht, und zwar der Verordnung Infrastruktur Luftfahrt, VII, Artikel 39a, ist die Nachtflugsperrung bei Schweizer Landesflughäfen verbindlich von 0.30 Uhr bis 5.00 Uhr; das ist die Bundesvorgabe. Der Flughafen Zürich hat sich mit dem Flughafengesetz selber ein strengeres Regime – eines der strengsten Nachtflugregimes in Europa überhaupt – auferlegt. Sie haben die Zeiten genannt: von 06.00 Uhr bis 23.30 Uhr ist ordentliche Betriebszeit. Die halbe Stunde dient dem Verspätungsabbau. Sie sprechen nun von der Verletzung des Nachtflugverbotes, und dies betrifft halt in Gottes Namen nur ganz wenige Flüge mit Ausnahmebewilligung, welche zwischen 23.30 Uhr und 06.00 Uhr abgewickelt werden, wie Ambulanzflüge, technische Notfälle oder Messflüge. Verletzungen, die davon abweichen, gibt es sehr, sehr wenige, und sie werden vom Bundesamt für Zivilluftfahrt entsprechend geahndet.

Was Sie meinen, Sie haben es jetzt in Ihrem Referat auch bestätigt, ist der eigentliche Verspätungsabbau, die ominöse halbe Stunde. Ich sage es noch einmal: Das

geschieht innerhalb der Betriebszeiten und bewilligungsfrei. Es ist also keine Verletzung des Nachtflugverbotes. Festzuhalten ist, dass die Slots nur bis 22.45 Uhr vergeben werden und übrigens allesamt für Langstreckenflüge. Und diese sind hubrelevant. Es geht nicht um die Ferienflieger, Sie wissen das ganz genau, Sie postulieren hier bewusst Unwahrheiten. Die späten Abflüge, die hier betroffen sind, sind klar hub- und systemrelevant. Es gibt klar betriebliche Gründe, weshalb sie so spät wie möglich rausfliegen sollten.

Was auch verschwiegen wird: Das Postulat kommt aus dem Jahr 2017. Damals sind Milliardeninvestitionen auch des «gehassten», des von Ihnen auch wieder schlecht dargestellten Home-Carriers SWISS in die Langstreckenflotte geflossen, namentlich mit den Boeing 777. Es sind genau die Flugzeuge, die zur späten Nachtstunde rausfliegen, die wesentlich effizienter operieren. Sie haben die doppelte Höhe eines A340 (*Airbus 340*), der die gleiche Strecke abfliegt, was am Boden eine Halbierung des Lärms ausmacht. Das ist für die Anwohner wirklich real feststellbar und darf auch einmal gesagt werden. Niemand will Verspätungen. Für die Vermeidung des Verspätungsabbaus ist aber auch eine Erhöhung der Kapazitäten in den Spitzenzeiten notwendig. Das ist aber auch in den Wellen am Mittag notwendig. Es sind aber regelmässig dieselben Kreise, die die verspäteten Abflüge kritisieren, die genau diese Massnahmen, sei es das Betriebsreglement 14, sei es das Betriebsreglement 17, bis vor Bundesgericht ziehen und damit verhindern, dass man am Flughafen eine effizientere Handhabung hat. Damit sind sie mitverantwortlich für die Misere im Verspätungsabbau.

Es liegt also weder eine Verletzung des Bundesbetriebsreglements noch der bundesgesetzlichen Vorschriften und Vorgaben vor. Das Postulat ist durch die Begriffsvermischung auch inhaltlich einfach nur falsch. Die SVP wird es daher nicht überweisen.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Ich lasse die semantische Diskussion hier aus Gründen der Effizienz und meiner beschränkten Redezeit beiseite und schaue die Postulatsantwort an. Sie zeigt es ganz klar, und die seitherige Entwicklung bis hin zum Bericht der Infraplan GmbH im Auftrag des Flughafens respektive des Bundesrates von letzter Woche zeigen es auch: Der stetig wachsende Flugbetrieb, wie ihn die Luftverkehrsbranche in Zürich-Kloten forciert, kann nur stattfinden, wenn auf die Bevölkerung keine Rücksicht genommen wird, wenn auf die Umwelt keine Rücksicht genommen wird und wenn das geltende Betriebsreglement durch unzählige Ausnahmen in der Praxis ausgehebelt wird. 2014 – und da muss ich meinen Vorredner massiv korrigieren –, 2014 erhielten 110 Linien- und Charterflüge Ausnahmegewilligungen, um nach 23.30 Uhr zu starten oder zu landen. Nur drei Jahre später, 2017, waren es schon genau doppelt so viele, also 220 pro Jahr, wöchentlich mehrere, angeblich wetterbedingte Ausnahmen. Oder ist es sogar noch viel schlimmer: wöchentlich mehrere pannenbedingte Ausnahmen? 2010 trat die Nachtflugsperrung, -ruhe und so weiter ab 23.00 Uhr in Kraft. Seit Beginn mussten wir feststellen, dass das aber nur auf dem Papier des Flugplans gilt. In

der Realität wird weiterhin genauso oft oder sogar noch mehr nach 23.00 Uhr gestartet als vor der Einführung dieser angeblichen Ruhezeit.

Der Regierungsrat hat nach Paragraph 19 des Flughafengesetzes in allen lärmrelevanten Entscheidungen des Verwaltungsrates ein Vetorecht. Die Bevölkerung muss also davon ausgehen, dass genau so geflogen wird, wie es der Regierungsrat gut findet. Denn kein Gesuch um eine Änderung des Betriebsreglements kann ohne seine Zustimmung beim Bundesamt für Zivilluftfahrt eingereicht werden. Die jahrelang versprochene Nachtflugsperrung wird, wie gesagt, permanent verletzt. Nach dem Buchstaben des Reglements hingegen ist alles legal. Man muss die Frau Volkswirtschaftsdirektorin schon fragen: Warum winken Sie, wie auch alle Ihre Vorgänger, ein so löchriges Betriebsreglement einfach durch? Oder werden lärmrelevante Fragen am Ende dem Verwaltungsrat beziehungsweise auch dem Regierungsrat gar nicht vorgelegt?

Frau Volkswirtschaftsdirektorin, Sie sind bekannt für Ihren enormen Einsatz bei Ihren unzähligen Firmenbesuchen. Lassen Sie doch einfach einmal den einen oder anderen Firmenbesuch weg und besuchen Sie stattdessen Familien in unseren Wohnquartieren zwischen 6.00 Uhr und 7.00 Uhr während des Südanflugs. Ich kann Ihnen gerne Einladungen zum Morgenessen vermitteln oder Einladungen zu einem leider «Noch-nicht-Schlummertrunk» um 23.00 Uhr in den Schneisen des Ost- und Südanflugs oder des Nord- und Südstarts. Letzte Woche wurde wieder einmal eine Studie veröffentlicht, die den Nutzen des Umsteigerverkehrs und der Langstreckenverbindungen ab Zürich belegen soll. Selbstverständlich veröffentlicht aber die Lufthansa keine Statistiken über den Reisezweck ihrer Passagiere, sodass solche Parteigutachten bezüglich Standortqualität ziemlich wertlos sind. Die Volkswirtschaftsdirektion hat, wie erwähnt, engste Kontakte zu Geschäftsleitungen Zürcher Firmen. Trotzdem gibt es sicher keine Statistik über die Standortqualität Zürichs für den Fall, dass man auf einer Geschäftsreise nach Singapur oder Sao Paulo einmal umsteigen müsste, und schon gar nicht gibt es Aussagen darüber, wie viele externe Kosten des Luftverkehrs – und das sind bei Nachtflugverkehr Gesundheitskosten – sie zu übernehmen bereit wären.

Würde das Postulat heute eingereicht, würde es die Wachstumsideologie der Flughafen Zürich AG und der Lufthansa wohl nicht nur aus Sicht der Fluglärm betroffenen kritisieren. Diesen leitenden Personen muss man heute sagen: Euer maximal klimaschädigendes Geschäftsmodell geht hoffentlich schweren Zeiten entgegen. Der Vorrat an Goodwill ist bei sehr vielen Anwohnern des Flughafens schon seit langer Zeit erschöpft. Nun befallen auch all jene Leute Zweifel am Massenluftverkehr, die sich Sorgen um die ökologische Zukunft unseres Planeten machen.

Die SP-Fraktion überweist das Postulat im Sinne einer gelben Karte an die Flughafen Zürich AG und an deren gesetzlich garantierte Vertretung im Zürcher Regierungsrat. Besten Dank.

*Peter Vollenweider (FDP, Stäfa):* Die Störung der Nachtruhe, durch welche Lärmquelle auch immer, ist mehr als lästig. Sie kann auf lange Dauer zu empfindlichen Störungen des Wohlbefindens führen. Dieser Rat hat auch 2009 die Regierung verpflichtet, sich für sieben Stunde Nachtruhe vor Fluglärm einzusetzen. Das hat sie getan. Zwischen 23.00 Uhr und 06.00 Uhr ist der Flugverkehr grundsätzlich verboten. Wir stehen hinter dieser Regelung.

Die Regierung hält zu Recht den Unterschied zwischen dem Nachtflugverbot zwischen 23.00 Uhr und 06.00 Uhr und dem Verspätungsabbau zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr fest. Der Luftraum über der industrialisierten Welt ist stark belastet, die Interdependenzen sind gross. Daher muss es möglich sein, Verspätungen abzubauen zu können. Die dazu definierte Spanne von 30 Minuten ist zwingend einzuhalten. Das sieht auch das BAZL so. Es hat die Anzahl Slots am Abend auf dem heutigen Stand eingefroren, um die Lärmbelastungen in der Nacht nochmals neu zu prüfen. Dies unterstützen wir, weil die Berechnungen auf überholten Daten basieren.

Die Regierung hält in ihrer Stellungnahme detailliert fest, welche Massnahmen bislang getroffen wurden. Fluglärm lässt sich nicht wegdiskutieren. Er ist eine physikalische Tatsache, das geräuschlose Flugzeug gibt es nicht – ebenso wie lautlose Schienenfahrzeuge oder Autos. Die technischen Entwicklungen müssen und werden sicherlich auch weitergehen. Ein weiteres Postulat zu diesem Thema bringt uns aber nicht weiter. Es würde mit Sicherheit nicht mehr Informationen bringen, als die vorliegende umfangreiche Stellungnahme der Regierung. Die wahren Probleme liegen nicht beim Verspätungsabbau, sondern sind bei der Blockade des neuen Betriebsreglements durch Deutschland zu finden. Könnte dieses, wie angedacht, umgesetzt werden, würde der Flugbetrieb sicherer und der Flugplan stabiler.

Wir werden das Postulat nicht überweisen.

*Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen):* Ich möchte in meinem Votum nicht zu einer Grundsatzdebatte über die Fliegerei ausholen, sondern mich auf die Nachtstunden beschränken. Flüge in den Tagesrandstunden und in der Nacht sind nämlich für die Bevölkerung rund um den Flughafen diejenigen Flüge, von denen die grösste Belastung ausgeht. Sie reissen am Morgen die Leute aus dem Schlaf oder lassen sie abends nicht einschlafen. Das haben sowohl der Regierungsrat als auch das BAZL erkannt, wie der Regierungsrat in seiner Antwort schon vor fast zwei Jahren schrieb. Ja, das Problem wurde nicht nur erkannt, das BAZL hat auch einen ersten kleinen Schritt gemacht und die Slots am Abend auf dem heutigen Stand eingefroren. Das betrifft die Flüge nach 22.20 Uhr. Ob diese Massnahme allerdings wirklich greift, steht noch in den Sternen. Anstelle der eingefrorenen Anzahl Slots nach 22.20 Uhr hat der Flughafen nämlich sechs zusätzliche Slots in den 20 Minuten direkt davor beantragt, Daniel Heierli hat das auch schon erwähnt. Damit ist der weitere Bedarf nach Verspätungsabbau vorprogrammiert und die Verfügung des BAZL wird zur Makulatur. Zudem stehen neue Fluglärmrechnungen und eine Änderung der zulässigen Lärmbelastung zur Diskussion. Diese

Entwicklung wollen wir Grünliberale eng begleiten, und dazu kommt das Postulat gerade richtig.

Im Gegensatz zu den Grünen wollen wir die Volkswirtschaftsdirektorin nicht kritisieren, sondern anerkennen auch ihre Lobbyarbeit in Bern. Wir unterstützen dieses Engagement für eine vernünftige Nachtruhe und möchten ihr Gelegenheit geben, darüber Bericht zu erstatten. Demgegenüber mutet die Argumentation der Regierung für die Ablehnung des Postulates kleinlich und wortklauberisch an. Sie reitet auf der mangelnden Differenzierung der Postulanten zwischen Nachtflugsperrung und der Zeit für Verspätungsabbau herum. Und sie lässt sich darüber aus, dass sie keine Weisungsbefugnisse gegenüber dem Flughafen hätte. Aber gerade der erwähnte Entscheid des BAZL zeigt doch, dass steter Druck aus Zürich Bewegung in die Frage der Nachtruhe bringen kann. Diesen Druck wollen wir aufrechterhalten und damit der Regierung den Rücken stärken.

Die Grünliberalen werden das Postulat in diesem Sinne überweisen.

*Ruth Ackermann (CVP, Zürich):* Als Oerlikerin bin ich von der Verletzung des Nachtflugverbotes betroffen. Aber ehrlich gesagt, stören mich als Nachtmensch die Südanflüge ab 6.00 Uhr morgens mehr, besonders an den Wochenenden. Aber Hand aufs Herz, uns stören doch nur die Flugzeuge, in denen wir nicht selber sitzen. In diesem Postulat geht es explizit um Verletzung des Nachtflugverbotes. Offensichtlich wurde jedoch die Unterscheidung zwischen dem erlaubten Abbau von Verspätungen und bewilligungspflichtigen Nachtflügen nicht gemacht. Denn gemäss den Bestimmungen können Flüge, die jährlich das Nachtflugverbot verletzen, an einer Hand abgezählt werden. Von einer zunehmenden Anzahl Verletzungen des Nachtflugverbotes, wie die Postulanten schreiben, kann also nicht die Rede sein. Wir werden dieses Postulat nicht unterstützen.

In einem Gespräch mit Personen in meiner Umgebung stelle ich jedoch fest, dass genau diese Unterscheidung zwischen legalem Abbau von Verspätungen und bewilligungspflichtigen Nachtflügen nicht bekannt ist oder nicht gemacht wird. Auch ich muss annehmen, dass der Verspätungsabbau zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr in der Zwischenzeit aufgrund des engen Flugplans fast zur Normalität geworden ist. Der Flughafen, inklusive Hub-Funktion, ist jedoch sehr wichtig für unsere Wirtschaft. Und auch viele von uns schätzen es, direkt von Zürich in die wichtigsten Städte der Welt geflogen zu werden. Es ist wichtig, dass die Entwicklungsmöglichkeiten des volkswirtschaftlich wichtigen Flughafens Zürich nicht zu sehr eingeschränkt werden und die wichtige internationale Anbindung und Erreichbarkeit des Kantons Zürich und der Schweiz nicht zu sehr gefährdet werden. Der Regierungsrat als Mehrheitsaktionär der Flughafen Zürich AG tut gut daran, auch in Zukunft für vernünftige Rahmenbedingungen zu sorgen. Denn dadurch ist sichergestellt, dass der Flughafen seine Funktion als Hub auch weiterhin wahrnehmen kann. Von einem konkurrenzfähigen und profitablen Flughafen profitiert der Kanton Zürich unter anderem auch in Form von Steuer- und Dividendenzahlungen.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.):* Fluchen habe etwas Befreiendes, konnte man vergangenes Jahr in der NZZ lesen. Zitiert wurde in der Folge der Kraftausdruck eines Piloten, der sich massiv darüber ärgerte, dass sein Abflug in Kloten zum wiederholten Mal verschoben wurde. Dass der Ärger des Piloten dann zu weiterem Ärger bei den lärmgeplagten Schlafsuchenden in der Flughafenregion führt, kann ich durchaus nachvollziehen. Aber deshalb der Flughafen Zürich AG zu unterstellen, bei der rechtlich abgesegneten Landerlaubnis von 23.00 Uhr bis 23.30 Uhr für verspätete Flugzeuge handle es sich um eine missbräuchliche Kapazitätserweiterung, betrachten wir dennoch als unzutreffend und als unfair, zumal Verspätungen auch für den Flughafen und dessen Personal weder willkommen noch nützlich sind.

Für Verspätungen und die Notwendigkeit, diese abzubauen, gibt es viele objektive und nachvollziehbare Gründe. Nebst den meteorologischen Bedingungen gehören die Langstreckenflüge hier sicher zu den wichtigeren und sind entscheidend dafür, ob wir einen Flughafen mit starker Drehkreuzfunktion haben oder nicht. Und eine solche sicherzustellen ist wiederum ebenso Kernauftrag wie der Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Auswirkungen. In dichtbesiedelten Gebieten gehört Fluglärm zu den Problemen, die sich nie zur Zufriedenheit aller Betroffenen lösen lassen – leider.

Entscheidend für die Verbesserung der Nachtlärmstörungen wäre die Realisierung von zum Teil bereits pfannenfertig vorliegenden Massnahmen. So würde eine Umsetzung des Biswindkonzeptes wesentlich zur Reduktion von Nachtflügen führen. Auch die Investition der SWISS – es wurde schon erwähnt – von mehr als 8 Milliarden Franken in 67 neue und leisere Flugzeuge wird ihre positive Wirkung haben – langfristig. Dass das noch immer nicht vollständig umgesetzte Betriebsreglement 2014 aufgrund von Restriktionen aus Deutschland die Einhaltung der Vorgaben erschwert, ist ebenfalls eine Tatsache, die der Flughafen AG das Leben beziehungsweise die Zielerreichung schwermacht. Den Regierungsrat als Aufsichtsbehörde jetzt mit administrativer Beschäftigungstherapie zu bestrafen, bringt aus unserer Sicht niemandem etwas, zumal die zuständige Regierungsrätin weder Flugpläne ändern noch Anpassungen der Slots verlangen kann. Und selbst wenn unsere Volkswirtschaftsdirektorin Mathematik studiert hätte, könnte sie die Quadratur des Kreises nicht lösen. Denn genau an dieses Problem erinnert der Wunsch, ohne Fluglärm eine immense Wertschöpfung zu generieren.

Die EVP kann die Anliegen der Flughafenanwohnerinnen und -anwohner verstehen. Aber bei einer Überweisung des Postulates sind aus unserer Sicht keine neuen Erkenntnisse zu erwarten und es bleibt nur noch die Feststellung «Ausser Spesen nichts gewesen». Daher werden wir es nicht unterstützen.

*Laura Huonker (AL, Zürich):* Die Alternative Liste AL wird das Postulat überweisen, mit folgenden Bemerkungen: Auch das beste Nachtflugreglement steht und fällt mit den Ausnahmen. Und seit 2004 ist der Flughafen ein Hub mit Drehkreuzfunktion. Das heisst also nichts anderes, als dass Fluggesellschaften aus dem

Ausland ihre Langstreckenflüge über eines der dichtest besiedelten Gebiete in Zürich und in der Schweiz führen. Diese Flüge belasten unsere Umwelt im Vorbeiflug, und zwar unter erhöhtem Absturzrisiko und massiver Umwelt- und Lärmbelastung der Bevölkerung. Um dieses Lärm- und Schadstoffproblem jenseits der üblichen Debatte «Tourismus versus Abschottung», «Steuern versus Profite», «Finanzen versus Flughöhe», «Mobilität versus Ökologie» zu mildern, müssten wenigstens und endlich die Städteflüge durch Hochgeschwindigkeits- sowie Nachtzüge ersetzt werden.

Aus diesen Gründen überweist die Alternative Liste AL das Postulat. Besten Dank.

*Urs Dietschi (Grüne, Lindau):* Wie Daniel Heierli angekündigt hat, rede ich zu Flugemissionen und Gesundheitsrisiken. Jeder Schweizer fliegt im Jahr fast 9000 Kilometer, doppelt so viel wie die Menschen in unseren Nachbarländern und zehnmal mehr als der Weltdurchschnitt. In der Schweiz trägt der Luftverkehr fast 20 Prozent zu den vom Menschen verursachten Treibhausgasen bei. Die Auswirkungen der Emissionen in der Höhe von 8000 Metern und mehr sind deutlich grösser als am Boden. Die Kondensstreifen reflektieren die Wärmestrahlen, die von der Erde kommen, und bauen die Ozonschicht in der Stratosphäre ab. Wie eine Isolierschicht verhindern diese Kondensstreifen, dass die Erde ihre Wärme ins Weltall abstrahlen kann. Ist der Himmel zu 5 Prozent mit Kondensstreifen bedeckt, was über vielbeflogenem Gebiet durchaus der Fall sein kann, steigen die Bodentemperaturen um 0,6 Grad. Deshalb muss man den Flugverkehr bereits als einen der grössten Klimakiller bezeichnen. Neuere Flugzeuge verbrauchen generell weniger Kerosin als ältere. Das steigende Passagieraufkommen macht aber die technischen Fortschritte zunichte. Wie also sollen die Ziele des Pariser Abkommens erreicht werden, zu denen die Schweiz sich verpflichtet hat? Um die globale Erwärmung auf 1,5 Grad gegenüber der vorindustriellen Zeit zu beschränken, muss der Verbrauch fossiler Energie bis 2050 eingestellt werden. Der Schadstoff mit dem Kürzel «NO<sub>x</sub>» trägt zur Entstehung des gefährlichen Ozons bei. Dessen Klimaeffekte sind in Bodennähe gering. Anders in der Höhe, wo NO<sub>x</sub> 20 bis 30 Mal mehr Ozon erzeugt, als Flugzeuge mengenmässig weniger Stickoxide und Kohlenoxide ausstossen, beide Schadstoffe im Endeffekt aber den gleichen Treibhauseffekt aufweisen. Etwa die Hälfte aller Stickoxide, die sich über der nördlichen Erdhalbkugel in der Höhe zwischen acht und zwölf Kilometer befinden, sind das Resultat von Jet-Emissionen, die die chemische Zusammensetzung der Erdatmosphäre bereits empfindlich verändert haben.

Kommen wir zu den Flugemissionen und zur betroffenen Bevölkerung: Das Postulat 417/2016, Neuausrichtung ZFI (*Zürcher Fluglärmindex*), das hier im Rat überwiesen wurde, zeigt fatal, wie sich die damalige Mehrheit sträflich um die Gesundheit der betroffenen Bevölkerung foutiert. Ähnlich der Regierungsrat, der das Bevölkerungswachstum als Grund für die Überschreitung des ZFI verantwortlich macht. Die Siedlungsgebiete waren vor dem ZFI festgelegt und somit be-

kannt. Ebenso bekannt war das mögliche Bevölkerungswachstum in diesen Gebieten. Unter diesen Voraussetzungen den ZFI anzupassen, ist eine Missachtung der Ruheansprüche der Bevölkerung. Dass der Kanton als Hauptaktionär nicht mehr Macht haben soll, ist ein Hohn. Und es drängt sich die Frage auf, wie viel Gesundheit den Interessen der Fluglobby noch geopfert werden soll. Auch das der Hub-Funktion und der Wichtigkeit der Wirtschaft ewig geredete Wort ändert nichts daran, dass auch die FZAG sich geltendem Gesetz, wie der Lärmschutzverordnung unterzuordnen hat. Statt sich daran zu machen, die Lärmschutzverordnung einzuhalten, beantragt die FZAG, diese zu ihren Gunsten zu verändern. Es ist offensichtlich, dass Flug- und Wirtschaftsinteressen vor den Bedürfnissen der Bevölkerung kommen. Die Schweizer SiRENE-Studie (*Short and Long Term Effects of Transportation Noise Exposure*), die deutsche NORAH-Studie (*Noise-Related Annoyance, Cognition and Health*) und die Ärzte für Umweltschutz, ÄfU, die über 100 Studien zum Fluglärm zusammengefasst haben, kommen zum gleichen Schluss: Es gibt einen relevanten Zusammenhang zwischen Herz-Kreislauf-Erkrankungen und dem Fluglärm, bei Kindern Lernstörungen durch Schlafstörungen wegen des Fluglärms. Gerade in der Nacht ist der Fluglärm ein relevantes Gesundheitsrisiko. Da der Lärm schon ab 40 Dezibel krankmachend ist, müsste die Lärmschutzverordnung mit heute geltenden 55 Dezibel nach unten korrigiert werden.

Zum Schluss noch zu den Betriebszeiten, als Ergänzung zu Daniel Heierlis Äusserungen zur Aussage von Lärmmanagement und Anwohnerschutz der FZAG: Ausnahmebewilligungen werden relativ grosszügig ausgelegt, weil Annullationen oft weitere Verspätungen und hohe Kosten verursachen, da die entsprechenden Flugzeuge nicht mehr am geplanten Standort sind und Passagiere umgebucht und Crewmitglieder umdisponiert werden müssen, das alles lässt sich halt nicht so einfach machen. In Frankfurt und anderen deutschen Flughäfen ist um 23.00 Uhr Schluss. Wer nicht zur richtigen Zeit starten kann, der geht am nächsten Morgen. Ankommende Flugzeuge erhalten am Startort nur die Startbewilligung, wenn sie spätestens um 23.00 Uhr in Frankfurt sind. Ausnahmen sind Notfälle, denen aber nie ein Start vor Betriebsbeginn für den Weiterflug gestattet wird. Verspätete Starts aus technischen Gründen werden nicht bewilligt. Was andernorts möglich ist, muss auch in Zürich möglich sein. Die als Verspätungsabbau getarnte Betriebsverlängerung muss gestrichen werden. Es macht den Eindruck, dass die FZAG nicht willens ist, die Nachtruhe einzuhalten. Da Verspätungen chronisch sind, müssen zwingend Slots reduziert werden.

In diesem Sinn ist das Postulat zu unterstützen.

*Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach):* Nur noch kurz etwas zum ZFI und zur Auswirkung der Nachtflüge auf den ZFI: Es sollte allen bekannt sein oder es muss wirklich nochmals gesagt werden, dass ein Flug ab 22.00 Uhr sich zwölf Mal stärker auf den ZFI-Wert auswirkt als ein Flug zu Tageszeiten. Wir haben das Problem mit dem ZFI, dass der Wert Jahr für Jahr steigt. Wenn man jetzt ausrechnet, dass während des Verspätungsabbaus pro Tag nur eine einzige Flugbewegung

weniger stattfinden würde, senkt sich der ZFI insgesamt um 1,1 Prozent oder, in Zahlen, um 715 stark im Schlaf gestörte Personen. Sind es im Verspätungsabbau pro Tag nur zwei Flüge weniger, so sinkt der ZFI, also auch wieder aufs Ganze betrachtet – wir sind ja heute bei einem Wert von 65'000, – wieder um 2,2 Prozent. Ich möchte es einfach noch gesagt haben, weil also mit sehr, sehr wenig Aufwand im Grunde genommen eine ausserordentlich gute Wirkung für die lärmgeplagte Bevölkerung erzielt werden kann. Wir Grüne bitten die Volkswirtschaftsdirektorin, sich dafür stark zu machen, dass wir mit weiteren Verbesserungen in diese Richtung rechnen können. Ich danke Ihnen.

*Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh:* Ich bitte Sie im Namen der Zürcher Regierung, dieses Postulat nicht zu überweisen. Auch wenn es jetzt etwas spitzfindig tönt, muss ich trotzdem sagen, wie diese verschiedenen Zeiten gewürdigt werden. Da haben wir zum einen dieses Nachtflugverbot oder diese Sperre. Diese ist ganz klar zwischen 23.30 Uhr und 06.00 Uhr morgens definiert. In dieser Zeit brauchen Flüge, die trotzdem starten wollen, eine Ausnahmegewilligung, übrigens auch zum Landen. Und diese Ausnahmegewilligungen werden sehr restriktiv erteilt. Es sind nicht viele, die davon Gebrauch machen. Unser Amt kontrolliert jeden dieser Flüge, und falls wir den Eindruck haben, dass es keine Legitimation gibt für ein Ausnahmegesuch, so melden wir das dem BAZL und dann hat das auch entsprechende Konsequenzen. Das ist der Inhalt des Postulates, an einem Thema zu arbeiten, bei dem wir der Meinung sind, dass es funktioniert. Das funktioniert und es besteht kein Handlungsbedarf.

Dann gibt es aber die Flüge zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr, den sogenannten Verspätungsabbau, der auch nach bundesgerichtlicher, höchstrichterlicher Rechtsprechung ein rechtmässiges Fliegen ist und deshalb eben keine Bewilligung braucht. Ich danke hier insbesondere auch für diejenigen Voten, die sehen, dass dies keine Bewilligung braucht, dass wir aber trotzdem daran arbeiten, systemische Verbesserungen zu erreichen, insbesondere Barbara Schaffner hat ja darauf hingewiesen. Denn es ist seit der Postulatsbeantwortung in diesem Punkt sehr viel gegangen. Zum einen bin ich selbstverständlich in stetigem Kontakt mit dem Flughafen, aber auch mit dem BAZL, aber auch mit der SWISS und auch mit Skyguide (*Schweizer Flugsicherungsgesellschaft*). Diese alle müssen zusammenspielen, damit wir hier zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr nur noch echten, notwendigen Verspätungsabbau haben. Da bleiben wir daran – mit und ohne Postulat.

Ich erinnere auch daran, dass der Flughafen zwischenzeitlich ein Lärm-Monitoring machen muss. Das ist auch neu. Er muss sie begründen, diese Notwendigkeiten. Und ich erinnere auch daran, dass wir ein Bisenkonzept 2017, das sogenannte Betriebsreglement 2017 haben, das neben sicherheitsmässigen Verbesserungen auch eine stabilere Flugzeit ermöglicht. Dann wäre noch das Betriebsreglement 14, wie es auch genannt wurde. Dieses Betriebsreglement 14, das von Deutschland aus mir nicht bekannten Gründen, aus reiner politischer Opportunität – ich kann es nicht anders sagen – verhindert wird, obwohl wir nachweislich darlegen

können, dass es für Süddeutschland keine Umweltbeeinträchtigungen bringt. Und trotzdem verweigert uns Berlin die Zustimmung. Dieses Betriebsreglement 14 würde auch hier einen guten Beitrag leisten.

Dann noch etwas, von dem ich finde, dass auch Sie, Herr Heierli, es doch hätten nennen können, das Postulat ist ja jetzt doch schon zwei Jahre alt: Zwischenzeitlich gibt es nämlich klare Vorgaben auch in Bezug auf die Gebühren. Und es ist so, dass für die Tagesrand- und Nachtstunden, insbesondere auch für die Zeit des Verspätungsabbaus zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr, im Vergleich zu früher heute deutlich höhere Entschädigungen zu höheren Tarifen geleistet werden müssen. Damit wird ein Anreiz gesetzt, damit die Flüge im Interesse der Bevölkerung so geplant werden, dass die Lärmbelastung spätabends möglichst gesenkt wird. In der Zeit von 06.00 Uhr bis 23.00 Uhr – das möchte ich auch sagen – profitieren hubrelevante Flüge von einer Entlastung. Und auch das ist wichtig, weil der Flughafen Zürich wichtig ist für unsere Volkswirtschaft. Dass der Hub erhalten wird, ist sehr, sehr wichtig. Das muss ich Ihnen nicht sagen, wir stehen vor den Sommerferien, Herr und Frau Schweizer und auch Herr und Frau Zürcher fliegen ausserordentlich gerne.

Das ist der Weg, den ich mit oder ohne Überweisung des Postulates weiterverfolgen will. Aber dieses Postulat zu überweisen, bringt überhaupt keinen Mehrwert. Von uns einen Bericht über die Sperrzeit zwischen 23.30 Uhr und morgens 06.00 Uhr zu verlangen, wo wir echt keine Probleme haben, halte ich nicht für zielführend. Deshalb bitte ich Sie noch einmal, dieses Postulat entsprechend abzulehnen.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 84 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 145/2017 nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.