

8. Neuausrichtung ZFI

Antrag des Regierungsrates vom 9. September 2020 zum Postulat KR-Nr. 417/2016 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 9. März 2021

Vorlage 5653

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Namens der einstimmigen KEVU beantrage ich Ihnen, das Postulat «Neuausrichtung ZFI» (*Zürcher Fluglärmindex*) als erledigt abzuschreiben. Die Vorlage wurde in der KEVU an insgesamt drei Sitzungen behandelt. Die Vorlagenpräsentation war ungefähr vor Jahresfrist, am 8. Dezember 2020. Sie erfolgte zusammen mit einer detaillierten Präsentation des Flughafenberichts 2020. Das war ein sehr gutes Timing für das ganze Thema ZFI und auch den Stand am Flughafen im Jahr eins der Corona-Pandemie.

Anstelle der Erstunterzeichnerin Kathrin Wydler hat Barbara Franzen, selbst Mitglied der KEVU, mündlich zum Antrag des Regierungsrates Stellung genommen. An der virtuellen Sitzung vom 2. Februar 2021 hatte die KEVU die Möglichkeit, Herrn Beat Schäfer von der EMPA (*Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt*) zu begrüßen. Er hat das weltweit einmalige Instrument des ZFI damals mit- und in der Zwischenzeit mit dem ganzen Team auch weiterentwickelt. Der Zürcher Fluglärmindex, eben kurz ZFI, und somit das Thema «Lärm um den Flughafen» ist regelmässig Gegenstand von Debatten hier im Rat, nicht zuletzt auch im Zusammenhang mit Indikatoren rund um Flugbewegungen am Flughafen Zürich.

Das Postulat erlaubte nun der KEVU, erstmalig nach der Totalrevision des kantonalen Richtplans, der 2014 festgesetzt worden war, eine umfassende und vertiefte und sicher auch sachlichere Auseinandersetzung mit dem ZFI und dem Thema Lärm, und dies unabhängig auch von den Auswirkungen von Corona auf den Luftverkehr. Interessiert haben vor allem das Erreichte und die nächste Zeitkammer bis 2030. Der ZFI ist ein anerkannter Monitoring-Wert, nur schon das ist eine wichtige politische Botschaft aus meiner Sicht. Die Zahl von 47'000 vom Fluglärm stark betroffenen und stark gestörten Personen steht ja grundsätzlich im Raum, eine Zahl, die in den vergangenen Jahren stets überschritten worden ist, dies auch im Zusammenhang mit der Bevölkerungszunahme im Flughafengebiet und der Zunahme der Flugbewegungen vor allem an Randstunden, am Abend; hier das Stichwort «Verspätungsabbau».

Es ist die erklärte Absicht des Regierungsrates, mittelfristig den Richtwert wieder zu erreichen und gar zu unterschreiten. Einen wesentlichen Beitrag dazu wird die Flottenerneuerung des Home-Carriers, der SWISS, dazu beitragen. Auch sieht der Regierungsrat keinen Grund, den ZFI abzuschaffen, im Gegenteil: Er soll, wie dies auch Herr Schäfer ausgeführt hat, weiter verfeinert und auch präzisiert werden. Das sind komplexe Arbeiten mit – State of the Art – Lärmmodellen, Mess-

flügen, Szenarien-Berechnungen bei Anzahl Flugbewegungen, Einsatz von Flugzeugtypen, Bevölkerungszahl, gesundheitliche Aspekte und vielem mehr. Sie sehen, das Postulat hat einiges bewirkt. Im Rahmen der Postulatsbeantwortung, also innerhalb dieser zwei Jahre, wurden in Teilprojekten sechs Bereiche unter die Lupe genommen. Die beigezogenen Fachämter der kantonalen Verwaltung und die ZFI-Expertengruppe sind zum Schluss gekommen, dass die geplante Siedlungsentwicklung gemäss ROK (*Raumordnungskonzept*) durch den ZFI nicht beeinträchtigt werde. Leisere Flugzeuge und passive Schallschutzmassnahmen werden sich weiterhin positiv auf den Monitoring-Wert auswirken. Das ist auch die Schlussfolgerung des Amtes für Mobilität der Volkswirtschaftsdirektion und des Regierungsrates, wie im Bericht im Detail ausgeführt.

Die KEVU ist zufrieden mit diesem Update, mit dieser Auslegeordnung und stellt daher auch keinen Antrag auf eine abweichende Stellungnahme oder einen Ergänzungsbericht und beantragt Ihnen, wie eingangs schon gesagt, die Abschreibung. Besten Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Ja, es wurde etwas ruhiger rund um den Zürcher Flughafen und um den Zürcher Fluglärmindex, den ZFI, in den letzten Jahren. Als das Postulat 2016 eingereicht wurde, entbrannte regelmässig eine heftige Diskussion um die Auslegung des ZFI, sei es beim Vorliegen des Flughafenberichts oder im Rahmen der KEF-Debatten (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*). Die Corona-Krise hat einen dramatischen Einfluss auf die Luftfahrt. Damit sind auch die im Flughafenbericht ausgewiesenen Zahlen der letzten beiden Jahre nicht mit den Vorjahren vergleichbar. Doch auch die technische Entwicklung geht weiter. So wird die in Zürich eingesetzte Flugzeugflotte mit jeder Generation noch effizienter und auch leiser. Was bleibt, ist das Bevölkerungswachstum – gerade in den Flughafengebieten. Auch bleibt damit der Geburtsfehler des ZFI, wie es die Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) genannt hatte, weiter bestehen. Denn wenngleich zur Vermeidung des Lärms an der Quelle Milliardeninvestitionen getätigt werden, führt die Bemessung des ZFI an der stetig wachsenden Bevölkerung stets zur Neutralisierung dieser anzustrebenden und effektiven Massnahmen. Ja, die verbesserte Lärmsituation führt geradezu selbst zu einer Verschlechterung des ZFI, weil das Wohnen in der Region attraktiver wird.

Nun wurde uns in den Kommissionsberatungen dieser stossende Effekt bestätigt, aber auch nachvollziehbar aufgezeigt, dass ein Systemwechsel des Monitorings die Vergleichbarkeit massiv erschweren würde, was das Instrument des ZFI grundsätzlich infrage stellen würde. Es wurde aber erkannt, dass das Bevölkerungswachstum als Faktor in der Berichterstattung deutlicher hervorgehoben werden muss. Diese Transparenz ist der SVP wichtig. Es geht darum, dass Monitoring-Instrumente wie der ZFI eine langfristige Vergleichbarkeit aufweisen. Es ist aber auch wichtig, dass man weiss, wie die Zahlen zu lesen sind, und dass sie sich nicht dazu eignen, den schwarzen Peter einseitig dem Flughafen zuzuschieben. Es bleibt also nichts anderes übrig, als mit dem Geburtsfehler zu leben, diesen aber

nicht zu verleugnen. Wir zählen auf das Versprechen der Volkswirtschaftsdirektion, diesem Umstand in der Berichterstattung zum ZFI Rechnung zu tragen, und schreiben das Postulat ebenfalls ab. Danke.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Es lebe der ZFI, der Zürcher Fluglärmindex. Wir von der SP sind froh, dieses Postulat heute abschreiben zu können. Wir wollten diesen Angriff auf den ZFI nicht und haben dementsprechend das Postulat 417/2016 nicht unterstützt. Nun hat es tatsächlich keinen grossen Erkenntnisgewinn gebracht, und vor allem hat die Volkswirtschaftsdirektion gut aufgezeigt, dass die Idee des ZFI immer noch richtig ist. Die kleinen Änderungen bei der Berechnung hätten sich auch ohne dieses Postulat ergeben. Wir haben schon immer ein gewisses Grundvertrauen, dass sich im ZFI zwei gegensätzliche Entwicklungen gegenseitig ausgleichen. Durch das Bevölkerungswachstum sind mehr Menschen vom Fluglärm betroffen. Aber durch die technische Weiterentwicklung geht dieser Lärm trotz des Einsatzes grösserer Maschinen zurück. Aber der ZFI ist immer noch höher als der Richtwert. Das ist aber kein Grund, den ZFI zu hinterfragen, sondern das Primat des aviatischen Reisens zu überdenken. Es ist für mich nicht verständlich, dass in dieser Vorlage 5653 die Klimakatastrophe mit keinem Wort erwähnt wird. Da werden die Corona-Pandemie und die damit verbundenen Unsicherheiten bei der Entwicklung der Fliegerei besprochen. Die Klimakrise verlangt, dass wir weniger fliegen, vor allem innerhalb von Europa. Da aber auch wir im Windschatten dieser Diskussion immer wieder das Thema «Lärm» vergessen, bin ich doch ein bisschen froh, dass wir im Rahmen dieses Abschreibers über Lärm, über Fluglärm sprechen können. Denn Lärm und damit auch Fluglärm belastet den Körper von Menschen und Tieren, egal, ob sie sich davon gestört fühlen oder nicht. Darum muss die Politik verhindern, dass ungebremst immer mehr Lebewesen durch Lärm belästigt werden.

In der Perspektive, wie sich der ZFI entwickeln könnte, ist leider weiterhin ein starkes Wachstum der Aviatik hinterlegt. Das werden wir weiterhin kritisieren. Wir verlangen dezidiert einen Schutz der Menschen vor dem Lärm und einen Beitrag Zürichs zur Überwindung der Klimakatastrophe. Und dass auch immer noch ein markantes Wachstum der Flugbewegungen angenommen wird, ist komplett unverständlich, da diese in den letzten 20 Jahren immer deutlich den Prognosen hinterhergehinkt sind. Und dank unserer Politik und einer Verlagerung auf die Eisenbahn werden die Flugbewegungen viel eher abnehmen als zunehmen. Übrigens, da auch mein persönliches Verhalten hier immer wieder diskutiert wird: Ich bin seit gut zwei Jahren nicht mehr geflogen, und das hat nicht nur mit Corona zu tun. Und diese Worte hier habe ich gestern im Intercity-Express der Deutschen Bahn zwischen Berlin und Zürich vorbereitet. Die SP schreibt ab. Herzlichen Dank.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Vor mehr als drei Jahren haben wir den Regierungsrat beauftragt aufzuzeigen, wie der ZFI auf die im kantonalen Richtplan vorgesehene Siedlungsentwicklung ausgerichtet werden kann. Der ZFI

sei so weiterzuentwickeln, dass sowohl eine moderate Entwicklung des Flughafens wie auch die gewünschte Siedlungsentwicklung gewährleistet werden können.

Die Regierung ist unserem Anliegen nun mit grosser Ernsthaftigkeit nachgekommen und ich bedanke mich explizit dafür. Was uns heute vorliegt, ist eine umfassende Grundlagenarbeit mit einem Projektbericht von internen und externen Experten und auch der EMPA. Der ZFI als Monitoring-Instrument wurde auf Herz und Nieren geprüft. Interessant ist für mich, dass die Volkswirtschaftsdirektion das Postulat zum Anlass genommen hat, verschiedene weiterführende Fragestellungen aufzuwerfen, um eben diese Prüfung vorzunehmen. Es geht einerseits um das Monitoring, das erfassen soll, ob die Beeinträchtigung der Bevölkerung durch Fluglärm richtig und vollständig abgebildet wird, andererseits auch darum, ob der Richtwert noch mit aktuellen Grundlagen und politischen Zielsetzungen übereinstimmt. Zudem wurde auch untersucht, welchen Beitrag zusätzliche Massnahmen zur Verminderung der Fluglärmbelastung zu leisten vermögen und ob die jährliche Kommunikation zum ZFI und seiner Zielerreichung verbessert werden kann. Gemäss Flughafengesetz legt der Regierungsrat ja einen Richtwert zur Begrenzung der Anzahl der vom Fluglärm stark gestörten Personen fest und dazu hat er im Jahr 2008 den ZFI als Instrument geschaffen. Aus unserer Sicht war dieses Instrument nicht mehr kongruent mit dem im kantonalen Richtplan enthaltenen Raumordnungskonzept und den daraus abgeleiteten gewünschten Entwicklungen in den Städten und Gemeinden rund um den Flughafen. Das heutige noch gültige Beurteilungsmass, das die zulässige Anzahl der vom Fluglärm belästigten Personen festlegt und deren Entwicklung verfolgt, war als Wert durch das starke Bevölkerungswachstum und die damit zusammenhängende Überschreitung des Richtwerts infrage gestellt. Die gewünschte Bevölkerungsentwicklung in eben genau jenen Gebieten, die mit ziemlicher Sicherheit zu den lärmgeplagten Gebieten gehören, musste doch dazu führen, dass die numerische Zielerreichung nicht erreicht werden konnte. Das Überschreiten des ZFI, verursacht durch wachsende Gemeinden rund um den Flughafen, die quasi Lärmgeschädigte importieren, führte Jahr für Jahr – und das war vor Corona – zu wenig erbaulichen Diskussionen um dieses Monitoring-Instrument, aber auch um den Flughafen an sich. Das war nicht in unserem Sinne.

Der nun vorliegende Bericht zeigt eindrücklich auf, dass der ZFI ein gut eingeführtes Instrument zur Ermittlung der Lärmbelastung ist und vor allem zeigt er zufriedenstellend die Belästigung der Lärmgeschädigten über eine gewisse Zeitperiode auf. Das gibt dank dem Fortschreiten der Messdaten eine verlässliche Datenreihe. Wir akzeptieren, dass ein neuer Parameter wohl nur einen geringen Zugewinn an neuen Erkenntnissen aber unter einem sehr grossen Aufwand erbringen würde. Besonders wertvoll im Bericht ist für uns der Ausblick, der aufzeigt, was man machen kann. Er zeigt sehr gut auf, wie sich Bevölkerungswachstum, Schutz derselben Bevölkerung vor Lärm und Flugverkehr – das sind Anliegen, die miteinander in einem gewissen inhärenten Zielkonflikt liegen – in Zukunft besser vereint werden können, indem nämlich die Massnahmen des Massnahmenkonzepts 2009/2012 weiter fortgesetzt werden: passive Schallschutzmassnahmen und

ein verbesserter Flottenmix mit leiseren Flugzeugen. Auch das Verwenden von aktualisierten Quelldaten für die Berechnungen des ZFI-Monitoring-Werts werden dazu führen, dass der ZFI wirklichkeitsgetreu abgebildet werden kann.

Aus der Sicht der FDP hat sich das Hinschauen beim ZFI gelohnt. Es war nie ein Angriff, aber ein Hinschauen, um den ZFI wirksamer zu machen. Mit Spannung erwarten wir auch die im Rahmen des Gesamtkontextes angekündigte integrierte Betrachtung von Siedlungs- und Lärmentwicklung im Flughafenbericht. Das zeigt uns einmal mehr auf, dass die Regierung die Schutzanliegen der Bevölkerung ernst nimmt, sich aber auch der Bedeutung bewusst ist, die der Flughafen Zürich aus volkswirtschaftlicher Sicht für unseren Kanton hat. Das sind Werte, die die FDP vollumfänglich teilen kann. Der Bericht zeigt auf, was alles getan wird und woran wir festhalten sollten. Wir schreiben das Postulat ab.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Bereits zum zweiten Mal sprechen wir heute zum Thema Lärm, bei der Debatte zum Strassenbauprogramm (*Vorlage 5767*) spielte der Lärm ja durchaus auch eine grosse Rolle. Lärm ist eine Folge von menschlichen Tätigkeiten, und insbesondere, wenn Maschinen dabei involviert sind, ist Lärm ein grosses Problem. Das betrifft nicht nur den Strassenverkehr, das betrifft auch den Schienenverkehr oder eben auch, wie im Fall des ZFI, den Flugverkehr. Lärm führt zu grossen Gesundheitsproblemen bei den betroffenen Leuten: Kreislauferkrankungen, Bluthochdruck, Konzentrationsmangel, Schlafstörungen und verminderte Leistungsfähigkeit sind Folgen von Lärmbelastung bei den Personen. Das befeuert oder erhöht die Gesundheitskosten und es senkt die Produktivität. Lärmbelastete Personen sind also durchaus volkswirtschaftlich relevant. Und hier spielt die subjektive Betroffenheit keine Rolle, der Körper reagiert genau gleich darauf, ob ich mich vom Lärm gestört fühle oder nicht. Und ebenso wenig spielt es eine Rolle, ob man sich bewusst und freiwillig einem Lärm ausgesetzt hat. Deshalb muss man ganz klar sagen: Neuzuzüger verdienen den selben Schutz wie Personen, die schon länger dort wohnen, und das gilt auch für Kinder, die in einer solchen Gegend auf die Welt kommen, auch sie verdienen den Schutz vor dem Lärm. Der Ansatz, diese Leute nicht mitzurechnen, weil sie ja freiwillig dort sind, wäre falsch, einerseits volkswirtschaftlich, aber auch von der Gesundheit her. Das Umweltschutzgesetz sagt, beim Lärm gilt das Vorsorgeprinzip, und man muss für eine Bekämpfung an der Quelle besorgt sein. Wir haben hier im Kantonsrat entschieden – auch auf Wunsch der Gemeinden, die dort sind –, dass wir auch dort ein Bevölkerungswachstum zulassen möchten. Das heisst aber eben auch, dass wir diese Leute dort schützen müssen.

Wir sind insofern froh, dass wir uns in der Kommission entschieden haben, den ZFI weiterzuführen, sodass diese Datenreihe erhalten bleibt und dass wir keine zwei Klassen einführen von Leuten, die lärmbelastet werden dürfen, und anderen, die nicht belastet werden dürfen. Eigentlich stellt sich vielmehr die Frage: Sind 47'000 Personen, die lärmbelastet sind, zu viele? Und wollen wir uns die zusätzlichen Gesundheitskosten und die gesenkte Produktivität leisten? Das wäre viel mehr die Frage als zu schauen, dass wir irgendeinen Grenzwert einhalten können, indem wir ihn soweit verändern, bis er passt. Wir sind für Abschreibung.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Der Zürcher Fluglärm-Index, kurz ZFI, ist das Beurteilungsmass für den Fluglärm des Flughafens Zürich. Er zeigt kontinuierlich die Entwicklung der Belästigung durch den Fluglärm und er wird bemessen an der Anzahl stark belästigter Personen tagsüber respektive stark schlafgestörter Personen nachts. Weil das Raumordnungskonzept vorsieht, dass 80 Prozent des Bevölkerungswachstums in den teils von Fluglärm betroffenen urbanen Gebieten stattfindet, wollten die Postulantinnen, dass der ZFI angepasst wird. Der Richtwert von 47'000 belästigten Personen wurde einzig im ersten Jahr unterschritten. Danach hat der Index bis 2017 kontinuierlich zugenommen. Das hat einerseits mit dem Bevölkerungswachstum zu tun, aber eben nicht nur: Gemäss dem Flughafenbericht 2020 wäre der Richtwert in den Jahren 2012 bis 2017 auch ohne Bevölkerungswachstum überschritten worden. Der Grund dafür ist ganz einfach der masslose Kapazitätsausbau im Flugbetrieb.

Seit 2018 werden Schallschutzmassnahmen an Gebäuden – nicht an der Quelle – und neue Quelldaten für die Flugzeugflotte berücksichtigt. Jetzt ist der ZFI wieder etwas tiefer, aber er ist auch in den Jahren 2018/2019 angestiegen. Er wurde also bereits an die Realität angepasst, wohl einfach nicht ganz so, wie es sich die Postulantinnen gewünscht haben.

Nun, die Flugbewegungen sind bekanntermassen eingebrochen und es ist zu erwarten, dass der ZFI ein erstes Mal wieder tiefer ist, vielleicht wird er sogar unterschritten. Wir Grüne erwarten, dass der Flugverkehr endlich eine nachhaltige Entwicklung annimmt. Wir erwarten, dass die Wachstumszwängerei aufhört und die Nachtflugsperrung ab 23 Uhr ohne Verspätungsabbau eingehalten wird. Damit sollte sich dann das Problem der Fluglärmbelastung wieder gelöst haben. Der ZFI funktioniert und er zeigt genau das an, was er soll. Wir schreiben das Postulat ab.

Kathrin Wydler (Die Mitte, Wallisellen): Die Flugzeuge sind in den letzten Jahrzehnten wirklich um einiges leiser geworden, was ich, die ich seit über 20 Jahren in der Anflugschneise lebe, nur bestätigen kann. Die meisten Flugzeuge nehme ich nicht mehr wahr, abgesehen von veralteten Flugzeugen. Dank leiseren Flugzeugen und den Schallschutzmassnahmen an Gebäuden hat der Verlauf des ZFI einen positiven Trend angenommen. Damit zeigt sich auch, dass der ZFI sich bewährt und es keine neuen Berechnungsgrundlagen braucht. So gibt es auch keine Brüche in der Datenreihe und die Nachvollziehbarkeit ist gewährleistet. Der ZFI steht in direkter Korrelation mit der Wohnbevölkerung und so ist der positive Trend umso mehr erfreulich, obwohl die Bevölkerung in der Flughafenregion am Wachsen ist. Die Bautätigkeit ist gross und trotz den Lärmemissionen des Flughafens sind die Liegenschaften gefragt; die Menschen wollen dahin ziehen. Wir sind aber gespannt, wie sich die Zahlen des ZFI mit der Corona-Krise weiterentwickeln, erwarten aber, dass mit den leiseren Flugzeugen und den Schallschutzmassnahmen, aber auch durch die geplante Pistenverlängerung der Trend beibehalten werden kann und so weniger Menschen lärmbeeinträchtigt sein werden. Hier gilt es weiterhin alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Lärmbelastung möglichst tief zu halten. Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens ist gross, es

hängen viele Arbeitsplätze daran und er garantiert die gute Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Zürich. Die Mitte schreibt das dazugehörige Postulat ab. Besten Dank.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Sie alle haben mich überrascht. Die Traktanden zu Flughafen und Fluglärm gehören ja regelmässig zu den emotionaleren Debatten in unserem Rat und die Folge davon ist dann meistens, dass eine nüchterne und unaufgeregte Gewichtung verschiedener Fakten und Faktoren auf der Strecke bleibt. Die Arbeit der EMPA kann darum nicht hoch genug gewichtet werden. Dass sie den Auftrag hat, den jeweiligen Monitoring-Wert des ZFI zu berechnen, hilft der Versachlichung einer umstrittenen und manchmal mit harten Bandagen geführten Auseinandersetzung um die verschiedenen Ansprüche, die der Flugbetrieb erfüllen soll. Eine der grössten Herausforderungen ist sicher jene, dass im Flughafengebiet gemäss Raumplanung Siedlungsentwicklung vorgesehen ist, gleichzeitig die im ZFI festgelegte Zahl der maximal gestörten Personen jedoch starr festgelegt wird. So wird, bildlich gesprochen – ich habe das schon mal erwähnt –, jeder Neuzuzügerin und jedem Neuzuzüger in die Flughafenregion automatisch ein Schild mit der Aufschrift «Ich bin auch ein Fluglärm-Opfer» umgehängt. Wirklich fair ist das nicht, zumal viele Personen ja gerade aufgrund der guten Arbeitsmöglichkeiten rund um den Flughafen bewusst in seine Nähe ziehen. Zur Kenntnis zu nehmen ist dennoch, dass auch Personen, die sich subjektiv nicht gestört fühlen vom Fluglärm, objektiv trotzdem gesundheitliche Probleme haben können. Dieser Sachverhalt ist ebenso in die Waagschale zu werfen wie alle Bemühungen der Fluggesellschaften und des Flughafens, die Lärm-Emissionen zu reduzieren. Bei der SWISS sind dies mehrere Milliarden in die Erneuerung ihrer Flotte und beim Flughafen Zürich rund 400 Millionen Franken in der letzten Zeit für den Schallschutz an privaten Liegenschaften. Leider werden diese Massnahmen in der Berechnung des ZFI nur ungenügend beziehungsweise stark verzögert aufgezeigt. Es ist daher richtig und zu begrüßen, dass die Regierung künftig aktuellere Quelldaten verwenden will.

Erfreulich ist, dass in den ersten Trendprognosen bis 2030 der ZFI-Monitoring-Wert trotz massiver Zunahme der Bevölkerung weiter sinken wird. Ob diese Prognose zutrifft, hängt auch davon ab, ob es dem Flughafen gelingt, seinen Betrieb stabiler und in der Folge mit weniger Verspätungsabbau am Abend zu gestalten. Die EVP anerkennt die gesundheitlichen Probleme all jener Menschen, die durch Fluglärm verursacht werden. Ebenso anerkennt sie aber auch die enorme wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens, der einer grossen Zahl von Menschen Arbeitsplätze bietet und damit Existenzen sichert. Der ZFI bleibt auch in Zukunft ein Instrument mit begrenzter Genauigkeit. Trotzdem kann er als wichtiger Fiebermesser dienen, der mit seinen Aussagen die Sorgen der lärmgeplagten Bevölkerungsteile wahr- und ernst nimmt. Es bleibt die Herausforderung für uns als Parlament, die erhobenen Daten ohne hitzköpfige Voten zu beurteilen. In diesem Sinne ist die EVP mit der Abschreibung dieses Postulates einverstanden.

Anne-Claude Hensch Frei (AL, Zürich): Auch die AL ist für das Abschreiben des vorliegenden Postulates. Die Postulantinnen und der Postulant wollten wohl eine moderate Entwicklung des Flughafens ermöglichen, was das auch immer bedeuten soll. Als Quintessenz dieser Projektarbeit, die jetzt aus diesem Postulat hervorgegangen ist, bleibt für die AL Folgendes übrig:

Erstens: Der Zielkonflikt zwischen den verschiedenen Funktionen des Flughafens bleibt bestehen. Hier muss eine politische Diskussion entscheiden, wie Lärmschutz, Bevölkerungsentwicklung und die Entwicklung des Flughafens gewichtet werden. Der Richtwert des ZFI kann hier nur Hilfsmittel sein, mehr nicht. Es kommt darauf an, wie die einzelnen Parameter gewichtet werden. Daher ist es gut, dass der ZFI nun mit seinem aktuellen Richtwert beibehalten wird, damit die Entwicklung längerfristig ohne Bruch in der Messreihe verfolgt werden kann.

Zweitens: Bekanntermassen ist der Regierungsrat sehr wirtschaftsfreundlich und somit auch flughafenfreundlich unterwegs. Im Bericht zum Postulat hält er aber fest, dass dem Schutz der Bevölkerung eine grosse Bedeutung zukomme. Er erwartet denn auch von den am Flughafen Zürich beheimateten Fluggesellschaften und natürlich von der SWISS, dass die bereits beschlossenen Flottenerneuerungen trotz Corona-Pandemie umgesetzt werden. Diese sollten einen deutlich positiven Einfluss auf die Lärmentwicklung generieren. In diesem Punkt und auch beim passiven Schallschutz sind Verbesserungen möglich.

Für die Alternative Liste ist klar, dass der Kanton hier seinen maximalen Spielraum und auch Einfluss nutzen soll, um die Lärmemissionen des Flughafenbetriebs für die betroffene Bevölkerung so niedrig wie möglich zu halten. Als Ergebnis der ganzen Projektarbeit steht das Fazit, dass die geplante Siedlungsentwicklung gemäss Raumordnungskonzept nicht durch den ZFI beeinträchtigt wird. Die Forderung des Postulates, dass ein Monitoring-Wert angepasst werden soll, wenn er die geplante Siedlungsentwicklung und das sogenannte moderate Wachstums des Flughafens behindern würde, ist für mich letztlich absurd. Das erinnert mich an die Pharmaindustrie, welche die alarmierenden Laborwerte bei gewissen Erkrankungen tiefer ansetzt, damit sie mehr Medikamente verkaufen kann. Werte werden dabei so manipuliert, dass sie zu den wirtschaftlichen Bedürfnissen einer Interessengruppe passen. Das ist hier wohl auch der Fall. Dass hingegen der ZFI feiner justiert werden kann, ist natürlich willkommen. Wie sich die Flugindustrie weiterentwickeln wird, ist zudem ungewiss. Zu viele Unwägbarkeiten sind vorhanden, einerseits durch die Pandemie, andererseits durch die Klimakrise. Daher muss die ganze Entwicklung des Flughafens Zürich sowieso kritisch begleitet werden. Der Regierungsrat kann nun mit konkreten Daten den Beweis antreten, dass ihm der Lärmschutz und damit die Gesundheit der betroffenen Bevölkerung wichtig ist. Die AL schreibt ab. Besten Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon) spricht zum zweiten Mal: Daniel Sommer hat die emotionale Debatte vermisst. Das spornt mich nun an, da noch etwas nachzulegen; mit Freude, denn es gibt doch noch zwei, drei Punkte zu replizieren:

Ich möchte noch fürs Protokoll festhalten, dass es sich um ein Postulat der Mitte, der FDP und der SVP handelt. Es wurde hier verschiedentlich gesagt «die Postulantin oder die zwei Postulanten», einfach der Vollständigkeit halber: Es kam aus diesen drei Fraktionen.

Wir haben soeben vom geläuterten Vielflieger Hoesch gehört. Er hat die Welt nun gesehen, er wird weiter auf das Fliegen verzichten und die Nachwelt und die Jugend sollen es ihm jetzt gleich tun und auf das Fliegen verzichten und den Zug benutzen. Was er dabei verschweigt, ist, dass sein Nachtzug, der quer durch Europa donnert, durch 2000 Dörfer durch, ebenfalls einen entsprechenden Lärm verursacht. Was er zu diesem Thema gemacht hat: Er hat es wirklich fertiggebracht, totzuschweigen, dass der Zürcher Fluglärmindex – und darum ging es bei diesem Postulat – bereinigt durch das Bevölkerungswachstum längst unterschritten würde. Um diese Tatsache dreht es sich bei dieser Vorlage, ich habe es im ersten Votum erläutert. Das ist ein Geburtsfehler dieser Konstruktion, wir können damit leben, wenn es entsprechend ausgewiesen wird.

Nun, Florian Meier, Sie haben auch bezüglich der späten Nachtflüge, bezüglich des Verspätungsabbaus appelliert, es sei da jetzt wirklich an der Zeit, dass man das korrigiere. Das sehen wir auch so. Nur bitte ich Sie, die Grünen und Anverwandte, dann: Verzichten Sie doch auf die Blockade der wirksamen Massnahmen im betrieblichen Bereich, auf das Blockieren des Betriebsreglements 17. Helfen Sie mit, wenn es bei der Optimierung des Pistensystems, namentlich der Pistenverlängerung darum geht, eben genau diese Situation zu verbessern, damit wir einen stabilen Flugbetrieb haben, ohne Verspätungsabbau, und damit die erstrangige Bedeutung des Flughafens für unser Land und unseren Kanton erhalten bleibt. Ich danke Ihnen für die Mitarbeit.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ein bisschen absurd ist das schon. Dieses Postulat wurde ja 2016 eingereicht, damals boomte der Tourismus, damals boomte auch die Luftfahrtbranche. Heute, wo wir das Postulat diskutieren, sind im Ökosystem Flughafen tausende Arbeitsplätze wegen der Pandemie in Gefahr oder bereits verloren gegangen. Und obwohl sich das Leben langsam wieder normalisiert, was wir alle hoffen, ist der Flugverkehr von einer Normalität weit, weit entfernt. Die Diskussion über die Antwort des Regierungsrates zum ZFI-Postulat kommt also zu einem speziellen Zeitpunkt. Und trotzdem ist es wichtig und richtig, dass wir diese Diskussion führen, und ich bin auch sehr dankbar für die Diskussion in der zuständigen Kommission. Sie haben uns ja mit dem Postulat beauftragt aufzuzeigen, wie denn der ZFI auf die im kantonalen Richtplan vorgegebene Siedlungsentwicklung ausgerichtet werden kann. Und erinnern Sie sich: Wie haben wir damals emotional über die Überweisung des Postulates diskutiert. Damals habe ich gesagt, dass der ZFI an einem Geburtsfehler leide. Es dürfe nicht sein, habe ich gesagt, dass das überproportionale Wachstum der Region die Handlungsfähigkeit des Flughafens abwürge. Ich habe auch gesagt, dass ich den ZFI aber nicht abschaffen wolle, dass es wichtig sei, dass er die heutige Situation angemessen abbilde, zum Beispiel auch die milliardenschweren Investitionen der

SWISS. Immer wieder wurde – Sie erinnern sich auch – der Regierung vorgeworfen, wir seien untätig, wir würden einfach Jahr für Jahr zuschauen, wie der ZFI ansteige, und wir würden nur lamentieren statt griffige Massnahmen zu ergreifen. Und jetzt mit dem Postulat würden wir ja nur die Berechnungsgrundlagen ändern, damit das uns dann passe. Ich kann Sie beruhigen, das stimmt beides nicht. 2018 wurde der ZFI ja zum ersten Mal um 8 Prozent auf rund 60'300 Personen gesenkt. 2019 – und das war ein Rekordjahr des Zürcher Flughafens – sogar noch weiter auf 58'300 Personen. Und das kommt nicht daher, dass wir einfach nur neu gerechnet haben, nein, das hat eben Gründe. Erstens hat die EMPA 2018 erstmals die Quelldaten neu berechnet, sprich: Der ZFI gibt jetzt den Lärm richtig an, der eben auch erzeugt wird mit der neuen Flugzeugflotte. Und diese macht – es wurde hier gesagt – halt tatsächlich deutlich weniger Lärm, das ist erfreulich. Und das sieht man im ZFI. Und zweitens: Auch die Schallschutzmassen wirken und haben zu einer Trendwende beigetragen. Der ZFI ist also in den letzten zwei Jahren vor Covid (*Corona-Pandemie*) bereits gesunken.

Für die Beantwortung des Postulates haben wir aber natürlich auch den Blick in die Zukunft werfen wollen, denn das interessiert uns ja fast noch mehr. Wir haben die EMPA beauftragt, drei Szenarien mit Horizont 2030 aufzuzeigen, wie sich dann eben der ZFI entwickle. Und das Ergebnis ist sehr interessant: Im pessimistischen Szenario sinkt der ZFI bis 2030 ebenso noch um 1 bis 3 Prozent. Und wenn es noch schneller vorwärtsgehen würde, also die Flugzeugflottenerneuerung oder auch Schallschutzmassnahmen, dann könnte er sogar um 14 Prozent sinken, und das ist doch positiv und muss uns alle freuen. Und natürlich und zu Recht hat der Regierungsrat deshalb im Bericht auch gesagt, dass er davon ausgeht und auch erwartet, dass diese angekündigte Flottenerneuerung tatsächlich auch gemacht wird, und wir haben auch entsprechende Signale der SWISS, was mich auch freut, dass an dieser Strategie nichts mehr geändert wird.

Also lassen Sie mich zusammenfassen: Der ZFI ist ein wichtiges kantonales Instrument zur Erfassung und auch Überwachung der lärmgeplagten Bevölkerung. Wir wollen nicht auf den ZFI verzichten, wir wollen aber aktuell sein, ihn mit aktuellen richtigen Daten berechnen, und hier habe ich auch das Vertrauen in die EMPA. Und ich kann Ihnen auch sagen, auch Ihnen, Herr Kantonsrat Lucek: Wir werden diese neuen Berechnungen selbstverständlich, wie wir das auch versprochen haben, in den Luftfahrtbericht einfliessen lassen. Ich danke Ihnen für die gute, auch die sehr sachliche Diskussion und bitte Sie, nun das Postulat abzuschreiben. Vielen Dank.

Ratspräsident Benno Scherrer: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 417/2016 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

