

4. Kantonale Volksinitiative «Flughafen-Nachtruhe-Initiative»

Antrag des Regierungsrates vom 11. Dezember 2024 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 11. November 2025

Vorlage 5996a

Ratspräsident Beat Habegger: Bekanntlich ist Eintreten auf Volksinitiativen obligatorisch. Wir haben freie Debatte beschlossen. Ich begrüsse auf der Tribüne auch unsere Gäste der Flughafen Zürich AG, Verwaltungsratspräsident Josef Felder, die Mitglieder des Verwaltungsrates, CEO Lukas Brosi und die Geschäftsleitungsmitglieder und Mitarbeitenden des Flughafens, herzlich willkommen im Kantonsrat.

Sonja Rueff hat heute ihren Minderheitsantrag auf Ungültigkeit der Volksinitiative zurückgezogen. Wir führen deshalb jetzt zuerst die Grundsatzdebatte zur Volksinitiative und zum Gegenvorschlag und dann stimmen wir über das Eintreten auf den Gegenvorschlag ab.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Flughafen-Nachtruhe-Initiative möchte für die Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens Zürich eine Nachtruhe von 23 Uhr bis 6 Uhr morgens gewährleisten. Diese siebenstündige Nachtruhe ist aus Sicht der Initianten bereits heute für die Flughafen Zürich AG verpflichtend, aber nicht eingehalten. Täglich fänden Flüge nach 23 Uhr statt, sodass einige Flugzeuge mit ihren Passagieren täglich hunderttausende Bewohnerinnen und Bewohner im ganzen Kantonsgebiet beschallen.

Die Flughafen-Nachtruhe-Initiative ist eine kantonale Volksinitiative, die sich entsprechend auf das kantonale Gesetz bezieht. Konkret geht es um das kantonale Flughafengesetz. In diesem Gesetz aus dem Jahr 1999 geht es um die damalige Verselbstständigung des Flughafens und die Rolle des Staates in der neuen Flughafen Zürich AG. Worum es im Zürcher Flughafengesetz nicht geht, sind betriebliche Leitplanken für den Flughafen, wie zum Beispiel die Betriebszeiten. Diese sind in der Bundesgesetzgebung abschliessend geregelt und können auf kantonaler Ebene nicht verändert werden. Nun möchte, wie gesagt, die Initiative die Flugbewegungen am Flughafen nach 23 Uhr auf kantonaler Ebene einschränken, und das führte zu einer vertieften Diskussion darüber, ob denn das zulässig sei, sprich, ob die Initiative überhaupt gültig sei. Schon der Regierungsrat hatte sich mit dieser Frage befasst und befunden, dem genauen Wortlaut nach sei die Initiative nicht mit dem übergeordneten Recht vereinbar und könne auch nicht umgesetzt werden. Aber immerhin könne der Initiativtext so interpretiert werden, dass sich der Kanton Zürich im Sinne der Initiative für diese zeitliche Einschränkung einsetzen soll. Also entschied er, dass die Initiative gemäss dem Grundsatz «im Zweifel für das Volk» gültig sei.

Dieser Haltung schloss sich zunächst die Mehrheit und schliesslich die gesamte KEVU an. Die Zweifel an der Gültigkeit seien zwar durchaus berechtigt, aber «im

Zweifel für das Volk», als wichtiger Grundsatz in unserer Demokratie, sei hier ausschlaggebend. Wir können diesen rechtlichen Aspekt im Folgenden beiseitelassen und kommen jetzt zum inhaltlichen Teil der Debatte.

Beleuchten wir zunächst den Betrieb am Flughafen Zürich, der in der Bundesgesetzgebung geregelt ist: Von 6 bis 22 Uhr herrscht Tagbetrieb, von 22 bis 23 Uhr dann Nachtbetrieb. Verspätete Starts und Landungen sind bis 23.30 Uhr ohne besondere Bewilligung erlaubt. Danach gilt bis morgens um 6 Uhr eine Nachtflugsperrung, in der An- und Abflüge eine Ausnahmegewilligung brauchen. Die Forderung der Initiative habe ich genannt, Nachtruhe von 23 bis 6 Uhr. Konkret soll der Staat nicht nur auf die Einhaltung der Nachtruheordnung hinwirken, sondern diese auch gewährleisten und für deren Einhaltung verantwortlich sein. Der Kanton soll Übertretungen nicht mehr nur den Aufsichtsbehörden des Bundes melden, sondern bei Verletzungen des Nachtflugverbots auch Massnahmen ergreifen. Zudem sollen verschärfte Regelungen eingeführt werden, in welchen Fällen Ausnahmen von der Nachtflugordnung überhaupt zulässig sind. Weiter enthält die Initiative eine Pflicht für den Flughafen, detailliert und rasch über die Gründe für Verspätungen und damit einhergehende Verstösse gegen die Nachtruheordnung Auskunft zu geben. Und last but not least soll die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG dazu verpflichtet werden, die Nachtflugsperrung von 23 bis 6 Uhr betriebsintern durchzusetzen.

Die KEVU lehnt die Volksinitiative geschlossen ab, nicht einheitlich sind lediglich die Begründungen dafür. Ein Teil der KEVU sieht beim Thema Nachtruhe ganz grundsätzlich keinen zusätzlichen Regulierungsbedarf für den Flughafen. Ein anderer Teil der KEVU hält den Initiativtext für missglückt, begrüsst jedoch das Anliegen der Volksinitiative nach weniger Fluglärm spätabends. Sie macht deshalb einen Gegenvorschlag. Dieser sieht vor, dass der Regierungsrat zukünftig einen ausgeprägteren Fokus auf den Lärmschutz der Bevölkerung legt und verstärkt auf die Einhaltung der Nachtflugordnung hinwirkt. Auch soll er dem Kantonsrat jährlich nicht nur über die Veränderung der Anzahl der vom Fluglärm gestörten Personen, sondern neu auch über die Einhaltung der Nachtflugordnung Bericht erstatten. Der Kantonsrat soll den Bericht jeweils zur Kenntnis nehmen. Der Gegenvorschlag nimmt auch die verspäteten Flüge in der Zeit zwischen 23 Uhr und 23.30 Uhr ins Visier. Für sie sollen höhere Lärmzuschläge eingeführt werden, sodass sie nur schon aus marktwirtschaftlichen Überlegungen möglichst vermieden werden. Schliesslich soll der Flughafen verpflichtet werden, zeitnah über die Gründe für die Nichteinhaltung der Nachtflugordnung zu informieren. In der Detailberatung werden wir die einzelnen Punkte noch einmal beleuchten, es gibt dazu auch noch Minderheitsanträge. Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt: Derjenige Teil der KEVU, der beim Thema Nachtruhe grundsätzlich keinen zusätzlichen Regulierungsbedarf für den Flughafen sieht, lehnt konsequenterweise auch den Gegenvorschlag ab. Ich wünsche uns eine sachliche Debatte.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Ich beginne mit einer Interessensbekundung: Ich bin Mitglied im Vorstand von Pro Flughafen.

Nun, wenn es um den Flughafen geht, das wissen wir alle, dann gehen meist auch die Emotionen hoch, und so war es auch bei all den Diskussionen rund um diese Flughafen-Nachtruhe-Initiative, über die wir heute entscheiden. Wir haben die Initiative in der Kommission intensiv besprochen, und für einmal waren wir uns in einem wichtigen Punkt über alle Parteien hinweg einig: Diese Initiative ist, egal was man von den darin enthaltenen Forderungen hält, nicht umsetzbar. Der Kanton Zürich ist für die Flugzeiten am Flughafen Kloten nicht zuständig, diese fallen vollumfänglich in die Autorität des Bundes. Unser kantonales Flughafengesetz regelt vieles, aber eben nicht die Frage, ab wann und bis wann Flugzeuge starten und landen dürfen. Die Initianten standen also von Anfang an auf verlorenem Posten, womit sich natürlich unweigerlich die Frage nach der Gültigkeit der Initiative gestellt hat. Wir beantworten diese Frage wie folgt: Ja, die Initiative ist nicht umsetzbar, und ja, sie ist nicht kompatibel mit Bundesrecht. Dennoch sind wir der Meinung, dass sie nicht für ungültig erklärt werden sollte. Denn die Initiative greift übergeordnetes Recht nicht frontal an, sondern sie verankert einfach einen toten Buchstaben in einem kantonalen Gesetz. Der Zürcher Bevölkerung steht es frei, etwas zu beschliessen, das keine Wirkung entfaltet. Es steht noch viel in irgendwelchen Gesetzen, das ins Leere läuft, das nichts bewirkt oder das nicht umgesetzt werden kann; Klammer auf – man denke nur einmal an die zahlreichen Klimaziele, die wir haben – Klammer zu. Natürlich wäre es ehrlicher, der Bevölkerung reinen Wein einzuschenken und diese Initiative für ungültig zu erklären. Diesen Schuh müssen sich aber die Initianten anziehen, die dem Stimmvolk eine solche Vorlage präsentieren, obwohl sie genau wissen, dass der Kanton in dieser Frage nichts beschliessen kann. Trotzdem ist für uns klar, auch solche fehlgeleiteten Anliegen müssen im Rahmen der demokratischen Auseinandersetzung diskutiert und bekämpft werden, und nicht auf juristischem Weg.

Nun zum eigentlichen Inhalt der Initiative: Die Nichtumsetzbarkeit liegt, wie gesagt, auf der Hand und sie ist auch das Hauptargument für die voraussichtlich breite Ablehnung in diesem Rat. Noch stärker wiegen aus unserer Sicht aber die inhaltlichen Gründe für ein Nein. Der Flughafen Zürich ist für den Wohlstand nicht nur der Grossregion Zürich, sondern des ganzen Landes von entscheidender Bedeutung. Die global orientierte Wirtschaft ist auf Direktverbindungen in die Grossstädte dieser Welt angewiesen. Eine weitere Beschränkung der Flugzeiten würde zahlreiche dieser Verbindungen unmöglich machen, sei es beispielsweise nach Südamerika oder nach Ostasien. Mit einer weiteren Einschränkung der Flugzeiten könnte der Flughafen auch seine wichtige Drehkreuzfunktion kaum noch wahrnehmen. Er würde zu einem unbedeutenden Regionalflughafen herabgestuft, wirtschaftliche Einbussen und auch Stellenverluste wären die Folge. Und vergessen wir nicht die zahlreichen Passagiere, die es sehr schätzen, von Zürich-Kloten aus direkt in die ganze Welt reisen zu können. Auch in diesem Saal machen zahlreiche Kolleginnen und Kollegen regelmässig und gerne von diesem Angebot Gebrauch. Sei es nach Japan, Brasilien, Thailand, you name it, der Flughafen Zürich ist – das klingt vielleicht ein bisschen abgedroschen, aber er ist es – das Tor zur Welt und das soll er auch bleiben. Deshalb verdient diese Volksinitiative eine deutliche Abfuhr.

Das bringt mich zum Vorschlag, dieser missratenen Initiative einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen. Ich nehme es vorweg, wir lehnen auch diesen ab; erstens, weil wir diese schädliche Initiative nicht durch ein Entgegenkommen legitimieren wollen – wenn die Initianten der Bevölkerung einen nicht umsetzbaren Murks vorlegen, dann sollen sie mit diesem Murks auch den verdienten Schiffbruch erleiden – und, zweitens, weil der Gegenvorschlag nichts, aber auch gar nichts an der jetzigen Situation für den Flughafen und auch für die kantonale Verwaltung, also für uns hier drin, ändern, aber neue, schädliche Bürokratie bedeuten würde. Gerade in einer Zeit, in der die Flugindustrie massiv unter Druck steht, dürfen wir nichts beschliessen, das zusätzliche Kosten verursacht, die am Ende ja dann doch nur wieder an die Passagiere weitergegeben werden müssen.

Dennoch kann ich eines bereits ankündigen: Sollte heute und auch in der Schlussabstimmung in der zweiten Lesung der Gegenvorschlag in seiner abgeschwächten Form durchkommen, also sollten alle Minderheitsanträge von SP und Grünen abgelehnt werden, und sollten die Initianten ihr missglücktes Volksbegehren zurückziehen, so würden wir auf ein Referendum gegen den Gegenvorschlag verzichten.

Lassen Sie mich mit einer grundsätzlichen Bemerkung schliessen: Der Flughafen Zürich hat seine Betriebszeiten in den letzten Jahrzehnten mehrmals empfindlich eingeschränkt und verfügt heute über die kürzesten Flugzeiten unter den vergleichbaren europäischen Flughäfen. An- und Abflüge sind zwischen 6 Uhr morgens und 23.30 Uhr abends erlaubt – Punkt. Das ist wichtig. Die ständigen Vorwürfe der Initianten, Flugbewegungen zwischen 23 Uhr und 23.30 Uhr erfolgten in irgendeiner Art und Weise widerrechtlich, sind unanständig und müssen klar zurückgewiesen werden. Der Flughafen Zürich ist eine der wichtigsten Infrastrukturen für unseren Wohlstand. Tragen wir Sorge zu ihm.

Ratspräsident Beat Habegger: Ich begrüsse auf der Tribüne auch die Mitglieder des Initiativkomitees, herzlich willkommen hier im Kantonsrat.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Lärm raubt den Schlaf. Lärm verursacht statistisch vermehrte Herzinfarkte und andere medizinische Leiden, und dies auch, wenn man meint, der Lärm störe einen persönlich nicht. Persönlich habe ich die Volksinitiative zur Flughafen-Nachtruhe unterschrieben, und viele in meinem Umfeld in Zürich-Nord taten dies auch und sammelten gar aktiv Unterschriften, denn ich spüre einen grossen Unmut über die fast tägliche Nutzung des Verspätungsabbaus zwischen 11 und halb 12 in der Nacht. Diese Praxis dehnt den geltenden Rechtsrahmen viel stärker, als mein persönliches Rechtsempfinden erlaubt. Der Zürcher Flughafenindex, ZFI, konnte 2020 bis 2022 glücklicherweise eingehalten werden. Aber das war primär eine Folge der Corona-Pandemie. Seit 2023 wird der ZFI wieder überschritten, gerade auch durch den nächtens stark gestörten Schlaf. Wir anerkennen, dass der Flughafen und die Fluggesellschaften einiges machen, um die Nachtruhe nicht andauernd zu verletzen, denn im Flughafengesetz steht, dass der Staat darauf hinwirkt, dass eine Nachtflugsperrung von sieben Stunden einge-

halten wird. Aber wir haben wenig Vertrauen in den Flughafen, dass dieses Engagement wirklich so bleibt, geschweige denn stärker wird. Zu oft in der Vergangenheit wurden dann doch wieder späte An- und Abflüge geplant, die strukturell oft erst in der halben Stunde des Verspätungsabbaus zwischen 11 und halb 12 abgewickelt werden. Wir müssen nicht nicht fliegen, aber deutlich weniger fliegen. Und dies ist eine gesellschaftliche Aufgabe, darum machen wir hier Gesetze. Denn leider funktioniert die Eigenverantwortung hier nicht und es wird weitergefliegen, als gäbe es kein Morgen.

Auf der nationalen Ebene wird demnächst die Mobilitätsbon-Initiative lanciert. Diese Flugticketabgabe mit einem Verteilmechanismus an die gesamte Bevölkerung unterstützt auch die SP Schweiz. Auch durch diese Initiative wird weniger geflogen werden. Das ist gut für die Lärmbekämpfung und gut für unser Klima. Und mit der Mobilitätsbon-Initiative werden die Alternativen gefördert. Man kann auch mit Bahn, Bus und Schiffsfähren viele Reisen unternehmen und Europa bis Nordafrika erkunden. Das sind unersetzliche Erfahrungen und man bekommt ein Gefühl für die Grösse unseres Kontinents.

Nun zum Gegenvorschlag: Wie der Kommissionspräsident bereits ausführte, ist der Text der Volksinitiative kaum umsetzbar. Die Aviatik ist gemäss Verfassung Bundessache und darum ist auch die Flughafenpolitik nur sehr beschränkt eine kantonale Hoheit. Aber wir haben doch einen gewissen Spielraum. Den haben wir in der KEVU genau ausgelotet und einen Gegenvorschlag gezimmert, mit den relevanten Möglichkeiten, die uns gesetzgeberisch zur Verfügung stehen. Aber ganz zufrieden sind wir natürlich nicht. Dieser Gegenvorschlag ist schon sehr schwammig und weichgewaschen, darum haben auch wir zwei Anträge gelassen, auf die ich in der Detailberatung bei den Minderheitseinträgen eingehen werde. Wie ich vorher schon sagte, haben wir kein Vertrauen in Regierung und Flughafen, dass nicht immer mehr Flugzeuge kurz vor 11 Uhr nachts geplant werden. Darum haben wir während der KEVU-Beratung bei Paragraf 19, Weisungsrecht des Staates, einen Antrag formuliert, um die Slot-Vergabe so zu planen, dass die Nachtruhe besser berücksichtigt wird. Diesen Antrag haben wir zurückgezogen, da er wahrlich nicht umsetzbar ist. Die Zürcher Staatsvertretung im Verwaltungsrat müsste sich dafür einsetzen, dass sich der Verwaltungsrat dafür einsetzt, dass sich die operative Leitung des Flughafens im Verein Slot Coordination Switzerland dafür einsetzt, dass die Slot-Vergabe die Nachtruhe besser berücksichtigt. Diese vier Stufen von Staatsvertretung, Verwaltungsrat, operativer Leitung bis zum Verein Slot Coordination Switzerland sind einfach nicht legiferierbar, darum haben wir den Antrag zurückgezogen. Dennoch machen wir weiter Druck, damit nicht sämtliche technischen Slots wirklich geflogen werden. Insgesamt sind wir von der SP aber zufrieden mit dem Gegenvorschlag und werden ihn unterstützen und damit voraussichtlich bei der Mehrheit sein.

Wir haben gerade gehört, dass das Referendum wohl doch nicht ergriffen wird. Dennoch bin ich froh, dass die Initiative nur bedingt zurückgezogen wird. So wird das Stimmvolk dann möglicherweise, falls das Referendum doch von anderer Seite noch kommt, über die Initiative und den moderaten Gegenvorschlag abstimmen können.

Kurz zusammengefasst: Lärm macht krank. Der ZFI hat leider keine Auswirkungen. Wir müssen nicht nicht fliegen, aber weniger. Wir unterstützen den Gegenvorschlag und lehnen die Initiative ab. Herzlichen Dank.

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

Die FDP-Fraktion wird die Nachtruhe-Initiative entschieden ablehnen, denn diese Initiative weckt Erwartungen, die sie nicht erfüllen kann. Sie gaukelt den Zürcherinnen und Zürchern einfach etwas vor. Die Faktenlage ist klar: Die Gesetzgebung über die Luftfahrt liegt gemäss Bundesverfassung ausschliesslich beim Bund. Der Bund hat seine Zuständigkeit über das Luftfahrtgesetz, über die Verordnung über die Infrastruktur und Luftfahrt sowie über den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur und Luftfahrt, abschliessend ausgeschöpft. Der Bundesrat sieht Betriebszeiten von 6 Uhr bis 23.30 Uhr vor, wobei die letzte halbe Stunde für den bewilligungsfreien Verspätungsabbau vorgesehen ist. Anpassungen an unserem kantonalen Gesetz ändern nichts, gar nichts. Die Nachtruhe-Initiative ist hier halt so wie der Sandmann unterwegs und streut ein bisschen Sand in die Augen der Zürcherinnen und Zürcher. Aber trotz einer schönen Gutenachtgeschichte werden wir nicht anders schlafen als bisher, der Kanton hat nämlich weder Regelungs- und Vollzugs- noch abschliessende Aufsichtskompetenz in Bezug auf die Nachtflugordnung. Die Initiative verletzt auch Bestimmungen im Aktienrecht, indem sie in die unentziehbaren Befugnisse des Verwaltungsrates einer Gesellschaft eingreift.

Die Initiative widerspricht also in den wesentlichen Teilen dem übergeordneten Recht. Aus diesem Grund hatte die FDP-Fraktion in der KEVU einen Antrag auf Ungültigkeit gestellt. Wir haben heute diesen Antrag zurückgezogen, um die Debatte effizienter zu gestalten. Wir sind aber weiterhin überzeugt, dass diese Initiative für ungültig erklärt werden sollte. Dies zeigten auch zwei Rechtsgutachten, welche wir in der KEVU behandelten. Wir sehen in der Bevölkerung eine grosse Politikverdrossenheit und wir sind der Meinung, dass wir diese nur befeuern, indem wir die Zürcherinnen und Zürcher über Sachen abstimmen lassen, die wir schlussendlich gar nicht umsetzen können. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens für den Kanton Zürich und für die ganze Schweiz ist, davon gehe ich aus, für alle wirklich klar. Und der Flughafen befriedigt auch ein grosses Mobilitätsbedürfnis der Zürcherinnen und Zürcher, auch wenn es manchen Parteien überhaupt nicht wohl dabei ist. Im letzten Jahr wurde am Flughafen nämlich wieder ein Rekordwert an Passagieren verzeichnet. Die Leute, die Zürcherinnen und Zürcher, die Schweizerinnen und Schweizer wollen fliegen, und es ist nicht an uns, sie darin einzuschränken. Der Flughafen Zürich ist ein wichtiges Drehkreuz für Passagiere und auch für die Fracht. Das Drehkreuz zu bedienen ist ein Bundesauftrag. Er ist festgelegt, damit möglichst viele Direktverbindungen in Europa und zu den wichtigen Zentren weltweit vorgesehen sind. Und wir können uns freuen, dass der Kanton Zürich über 200 Direktverbindungen in die Welt, in über 70 Länder hat. Das ist von sehr grossem Wert für die Zürcherinnen und Zürcher und für die ganze Schweiz. Zudem gab es auch eine Intraplan-Studie, dass mit der

Nachruhe-Initiative ein beträchtlicher Brocken Wertschöpfung, nämlich 1,6 Milliarden Franken, und rund 8000 Arbeitsplätze verloren gehen würden. Die FDP möchte nicht, dass es so weit kommt, und auch deshalb sagen wir Nein zur Initiative.

Der Flughafen Zürich steht im internationalen Wettbewerb mit anderen Flughäfen in Europa. Hier entscheidet sich, über welche Drehkreuze, über welche Destinationen in Europa geflogen wird. Und die Nachruhe-Initiative sägt an der Wettbewerbsfähigkeit unseres Flughafens. Die Betriebszeiten wurden seit dem Jahr 2000 schon mehrfach eingeschränkt, und die Initiative sieht nun eine weitere Einschränkung vor, die wir klar ablehnen. Denn schon heute findet eine gute Güterabwägung zwischen Mobilitätsbedürfnis und Lärmschutz der Bevölkerung statt, eine weitere Einschränkung ist einfach eine Einschränkung zu viel. Nichtsdestotrotz freuen auch wir uns nicht über jede Lärmbelastung und über jeden Flug in der Nacht, das möchten wir auch hier klar sagen. Der Flughafen muss weiter handeln, um die Verspätungen einzuschränken, und er tut es schon heute. Es werden effektive Massnahmen umgesetzt und nicht heisse Luft produziert, so wie es die Initiative tun würde. Der Flughafen und seine Partnerinnen und Partner haben Massnahmen ergriffen, um die Zahl der Starts und Landungen nach 23 Uhr zu senken. Es gibt operative Verbesserungen, es gibt ein neues Gebührenregime und das Betriebsreglement wird überarbeitet. Und die vermutlich allergrösste Verbesserung haben wir Zürcherinnen und Zürcher schon im März 2024 beschlossen, die Pistenverlängerung, und sie wird kommen und sie wird zu Verbesserungen bei den Verspätungen führen. Entsprechend erwarten wir auch von allen anderen Parteien, dass wir alle dafür sorgen, dass diese Massnahmen so rasch wie möglich umgesetzt werden können und nicht weiter verzögert werden.

Wir sagen Nein zur Nachruhe-Initiative. Wir möchten hier nicht den Sandmann spielen. Der einzige Wermutstropfen, der uns heute Morgen bleibt, ist, dass die anderen Parteien sich nicht unserer Ungültigkeitserklärung der Initiative anschliessen möchten. Sonja Rueff-Frenkel wird dann noch zum Gegenvorschlag etwas sagen.

Ratspräsident Beat Habegger: Ich begrüsse auf der Tribüne jetzt auch eine 3.-Sek-Klasse aus Uster. Herzlich willkommen bei uns heute Morgen hier im Kantonsrat.

Christa Stünzi (GLP, Horgen): Ich halte heute das Votum anstelle meines Kollegen Daniel Rensch, der von der Grippe heimgesucht wurde. An dieser Stelle gute Besserung, Dani.

Zu unserer Interessenbindung: Wir von den Grünliberalen haben Mitglieder in unserer Fraktion, die in der Flugschneise wohnen, beispielsweise Daniel Rensch, der in Schwamendingen wohnt.

Wir von den Grünliberalen sind klar für den internationalen Flughafen Zürich. Aber genauso klar sind wir für einen verlässlichen Flughafen, einen Flughafen, der funktioniert, funktioniert für die Wirtschaft, für die Passagiere, für die Menschen, jene, die unter den Flugrouten leben. Heute geht es um die Flughafen-

Nachruhe-Initiative. Das Anliegen ist vollkommen berechtigt, Nachruhe, und dies ist bundesrechtlich geregelt. Zwischen 23.00 Uhr und 6.00 Uhr sollen möglichst keine Flugzeuge starten und landen, sodass die umliegende Bevölkerung während sieben Stunden Ruhe hat. Ausnahmen sind erlaubt, insbesondere Verspätungsabbau zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr.

Und das ist das eigentliche Problem: Verspätungen. Der Flughafen hat ein Verspätungsproblem, und das fast täglich. Die Verspätungen müssen laufend kompensiert werden – über den Tag und auch spät am Abend. Wenn wir nicht sowieso immer Wartezeiten am Flughafen hätten, würden wir das viel mehr spüren und uns vielleicht auch ärgern, wenn wir selbst mal fliegen. Und möglicherweise müsste man diesen Trick einmal anderen, wie beispielsweise der Deutschen Bahn, weitergeben. Würden wir eine Stunde vorher einchecken, dann würde man gar nicht mehr merken, wenn der Zug verspätet abfährt.

Ernsthaft, ein verlässlicher Flughafen Zürich braucht besseres Verspätungsmanagement. Die Frage ist jedoch: Wie erreichen wir das? Lösungsvorschlag Nummer 1, die Initiative: Die geforderte strikte Nachruhe ohne Ausnahme für Verspätungen ist, wie meine Vorrednerinnen und Vorredner schon betont haben, nicht in der Kompetenz des Kantons, sondern in der Bundeskompetenz. Damit ist sie nicht umsetzbar. Sie schafft Rechtsunsicherheit, erweckt unrealistische Erwartungen und bringt deshalb keine echten Verbesserungen. Also keine mögliche Lösung, das Problem bleibt.

Deshalb kommen wir zum Lösungsvorschlag Nummer 2, unserem Gegenvorschlag, oder auch, wie wir es nennen, ein Ja zu einem verlässlichen Flughafen: Wir, die GLP, finden das Anliegen wichtig und haben deshalb einen Gegenvorschlag ausgearbeitet. Wir wollen damit die Anliegen der Initianten für mehr Lärmschutz für die Flughafenanrainer im engen gesetzlichen Rahmen des kantonalen Flughafengesetzes stärken, ohne dass Bundesrecht verletzt wird. Und wir finden, dass es uns gelungen ist, der Gegenvorschlag ist bundesrechtskonform, pragmatisch und wirksam.

Nun wurde heute Morgen schon von bürgerlicher Seite moniert und uns vorgeworfen, das schwäche den Flughafen und der Gegenvorschlag sei Augenwischerei. Und noch zu Ueli Bamert: Wir von der GLP sind der Ansicht, dass wir von der Bevölkerung gewählt wurden, um Lösungen für die Bevölkerung zu finden. Dass hier ein berechtigtes Anliegen vorliegt und nun mit einem Gegenvorschlag umgesetzt werden kann, wird diesem Auftrag, den wir hier haben, gerecht.

Schauen wir den Gegenvorschlag etwas genauer an. Was bringt er? Erstens, mehr Transparenz: Der Flughafen muss präziser über Verspätungsgründe und Wetterdaten berichten. Damit ist Schluss mit intransparentem Verhalten, der Flughafen wird transparenter. Zweitens, progressiv steigende Lärmgebühren: Zwischen 23 Uhr und 23.30 Uhr sollen die Lärmgebühren progressiv steigen. Das ist ein marktwirtschaftliches Element, damit die Fluggesellschaften aus eigenen Interessen früher abheben. Das ist das Interesse aller, auch des Flughafens. Drittens, klare Verantwortung des Regierungsrates: Der Regierungsrat wird in seiner Rolle als Flughafenbesitzer gestärkt. Er weist die Staatsvertretung im Verwaltungsrat ex-

plizit an, sich für eine Nachtflugsperrung einzusetzen. Viertens, die jährliche Flughafendebatte: Wenn der Kantonsrat den jährlichen Flughafenbericht des Regierungsrates hier genehmigt, gibt es eine strukturierte Debatte, und nicht, wie aktuell, zu den unpassendsten Momenten Flughafendiskussionen zwischendurch oder gar im Budget, ohne dass daraus wirklich Lösungen resultieren. Und damit bietet es auch die Möglichkeit für den Flughafen und die Regierung, die Problematiken und die Kritik gezielt hier drin jährlich zu adressieren.

Unser Ziel war es auch, die Initianten davon zu überzeugen, ihre Initiative, die nicht umsetzbar ist, zugunsten des Gegenvorschlags zurückzuziehen. Und auch das haben wir erreicht. Die Initianten haben uns signalisiert, dass sie bereit sind, die Initiative zugunsten unseres Gegenvorschlags zurückzuziehen. Das ist gut für die Anwohner, das ist gut für den Flughafen und am Schluss ist es gut für unseren Kanton Zürich.

Noch zu den Anträgen der SP und der Grünen, die den Gegenvorschlag meistens noch stärker verschärfen wollen: Wir lehnen diese ab. Sie haben teilweise ein zu enges Korsett und bringen uns damit wieder in den Konflikt mit dem Bundesrecht. Genau das wollten wir verhindern. Unseren Gegenvorschlag erachten wir als goldenen Mittelweg, das maximal Mögliche und doch bundesrechtskonform. Deshalb sagen wir Nein zur Initiative und Ja zum Gegenvorschlag.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Zuerst möchte ich einen Dank an die Initiantinnen und Initianten und alle, die dafür Unterschriften gesammelt haben, aussprechen. Sie bringen ein Thema auf den Tisch, das viele Menschen in Kanton Zürich täglich betrifft, den Fluglärm, und dieser speziell in der Nacht. Die Belastung für die Bevölkerung ist hoch. Der Zürcher Fluglärmindex, ZFI, zeigt es deutlich: Der Richtwert wird regelmässig überschritten, und zwar nicht wegen des Wachstums allein, sondern insbesondere wegen der Nachtstunden. Eingehalten wurde der Richtwert praktisch nur in Krisenzeiten, etwa nach der Finanzkrise 2008, also im Jahr 2009 dann, und in den Corona-Jahren. Das ist ein strukturelles Problem und dieses Problem hat Ursachen. Die Flughafen AG und die Slot-Koordination reizen das System bis an seine Grenzen oder sogar darüber hinaus aus. Es werden in den Randstunden zu viele und zu eng getaktete Slots vergeben. Wir sehen regelmässig, dass Flüge verspätet starten oder landen, insbesondere auf bestimmten Strecken. Das ist kein Zufall, das ist systembedingt, und es wird offensichtlich bewusst in Kauf genommen. Mit anderen Worten: Die heutige Praxis unterläuft die Nachtruhe.

Zur Initiative: Sie greift dieses Problem auf, aber sie geht zu weit. Die Initiative verspricht eine Durchsetzung, die der Kanton nicht leisten kann. Die Luftfahrt ist Bundeskompetenz. Der Kanton kann Einfluss nehmen, er kann hinwirken, aber er kann keine Nachtflugsperrung durchsetzen. In diesem Punkt ist die Kritik des Regierungsrates korrekt. Die Initiative ist in weiten Teilen rechtlich nicht umsetzbar, deshalb werden die Grünen die Initiative ablehnen. Aber das Problem bleibt und genau deshalb braucht es einen Gegenvorschlag. Wir unterstützen den Gegenvorschlag der KEVU. Er ist nicht perfekt, er ist aus unserer Sicht zu wenig ambitio-

niert, aber er ist umsetzbar und er enthält wichtige Elemente. Erstens, mehr Transparenz: Die Bevölkerung hat Anspruch darauf zu wissen, wann und warum die Nachtflugordnung verletzt wird. Zweitens, Lenkungsabgaben: Die progressiv steigenden Lärmgebühren zwischen 23 Uhr und 23.30 Uhr, das ist der zentrale Hebel. Denn wenn wir etwas verändern wollen, müssen wir die Anreize verändern. Und drittens, eine bessere Berichterstattung des Regierungsrates, damit das Thema regelmässig im Rat diskutiert wird und nicht in der Budgetdebatte verschwindet. Und trotzdem, das alles reicht aus unserer Sicht nicht aus. Die bisher geplanten Massnahmen, wie Pistenverlängerung und das heute bestehende Gebührenmodell, sind ganz sicher nicht ausreichend, um die Nachtruhe effektiv zu sichern. Wir haben weitergehende Anträge eingebracht, insbesondere zu stärker differenzierten, wirklich lenkungswirksamen Gebühren. Leider finden diese heute aktuell keine Mehrheit. Dabei zeigt ein Blick nach Genf, dass dort die finanziellen Konsequenzen insbesondere für Flüge, die sich wiederholt verspäten, sehr gut funktionieren. Genauer werde ich dies in der Detaildebatte ausführen.

Am Ende geht es um eine einfache Frage: Nehmen wir die Nachtruhe der Bevölkerung ernst oder nicht? Die heutige Situation zeigt: So wie es läuft, reicht es nicht. Die Initiative ist nicht der richtige Weg, aber sie hat das Problem benannt. Deshalb empfehlen die Grünen die Ablehnung der Initiative und die Zustimmung zum Gegenvorschlag. Besten Dank.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Die Mitte-Fraktion lehnt die Flughafen-Nachtruhe-Initiative ab und wir unterstützen den Gegenvorschlag unter den Voraussetzungen, dass die Initiative umgehend zurückgezogen wird und alle vier Minderheitsanträge hier im Rat abgelehnt werden. Die Volksinitiative schafft unklare rechtliche Verhältnisse, erweckt unerfüllbare Erwartungen und schadet damit dem Kanton Zürich. Zudem verstösst ein grosser Teil der Initiative gegen Bundesrecht. Es wurde bereits fast alles ausführlich erklärt zum Inhalt der Initiative.

Die Forderung, die Bevölkerung vor zu viel Lärm zu schützen, ist löblich und berechtigt. Die Mitte-Fraktion hat Verständnis für die fluglärmgeplagten Personen, besonders in der Nacht. Ich lebe in Zürich-Nord, ich kenne Fluglärm. Besonders zwischen 6 und 8 Uhr am Morgen kommt alle zwei bis drei Minuten ein Flugzeug, mittags mit dem berühmten Left Turn und natürlich auch bei Bisenlage. Das ist mir bekannt und ich spüre und höre es jeden Tag. Wir sind daran interessiert, dass die Nachtflugordnung möglichst eingehalten werden kann, und unterstützen aus diesem Grund Massnahmen, welche die Anzahl Flüge nach 23 Uhr möglichst geringhalten. Die Mitte-Fraktion unterstützt daher den Gegenvorschlag klar. Wir sind jedoch explizit gegen eine zusätzliche Verschärfung der bereits sehr einschneidenden Nachtflugsperre. Diese würde die internationale und interkontinentale Anbindung unseres Kantons und der ganzen Schweiz erheblich schwächen. Wichtig ist, dass unser Flughafen auch in Zürich die Schweiz mit der Welt verbindet, unter anderem, damit Zürich ein für internationale Unternehmen wei-

terhin interessanter Standort bleibt. Wir brauchen diese Unternehmen für Steuereinnahmen und für wertvolle Arbeitsplätze. Der Flughafen Zürich ist ein Wirtschaftsmotor für Zürich und für die ganze Schweiz.

Die Mitte-Fraktion stimmt dem Gegenvorschlag zu, wie gesagt, sofern bei der Annahme durch den Kantonsrat die Volksinitiative zurückgezogen wird und die Minderheitsanträge auf der Strecke bleiben. Der Gegenvorschlag stimmt für die Mitte genau so wie er vorliegt. Er braucht keine Verschärfung durch die Minderheitsanträge, entsprechend lehnen wir alle Minderheitsanträge ab. Zürich und die ganze Schweiz brauchen einen leistungsfähigen Flughafen. Und wenn es um Fluglärm geht: Wir stören uns nur an den Flugzeugen, in denen wir nicht selbst sitzen.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Um die EVP-Haltung zu begründen, möchte ich auf die Metapher meiner Gesangkunst zurückgreifen: Als mittelmässiger Tenor konnte ich mich nur so lange in einem Gospelchor halten, weil ich mich an starken Mitsängerinnen und Mitsängern orientieren konnte und die Vorteile von Notenblättern erkannte. Übergeordnete Rahmenbedingungen also ermöglichten einen bescheidenen Erfolg. Bei der Flughafen-Nachtruhe-Initiative wurde schnell klar, dass eine stimmige Aufführung unmöglich sein würde. Zugegeben, die Partitur des Bundes ist schwierig lesbar, So erlaubt die bundesrechtlich festgelegte Nachtflugordnung einen Flugbetrieb von 6 Uhr bis 23.30 Uhr. Die letzte halbe Stunde dient dem bewilligungsfreien Verspätungsabbau. Von einer Nachtflugsperrung von 6 Uhr bis 23 Uhr zu sprechen, kann also irreführend sein. Obwohl ich kein Experte für klassische Musik bin, habe ich das höchst anspruchsvolle Metier des Dirigierens schon immer bewundert. Daher kann ich nicht verstehen, weshalb die Initianten den Dirigentenstab fast vollständig dem Kanton in die Hand drücken wollen. Erfolgreiche Fluglärmbekämpfung ist ein Gesamtkunstwerk, kein Herumfuchteln, und eben vor allem die Aufgabe der Berner Orchesterleitung.

Und weil fast alle Vorschläge des Komitees gegen übergeordnetes Recht verstossen, suchten wir in der KEVU nach Lösungen, die sowohl die Anliegen der Initianten als auch das Bundesrecht respektieren. Der Gegenvorschlag entstand nach intensiver Zusammenarbeit einer breiten politischen Koalition und beinhaltet im Wesentlichen die folgenden drei Punkte: Erstens, dass bei Verspätungen der Flughafen zeitnah und in angemessener Form Informationen bekannt gibt. Das Ziel davon sind die Erhöhung der Transparenz und die Stärkung des Vertrauens. Zweitens soll der Staat darauf hinwirken, dass Lärmgebühren eine Lenkungswirkung entfalten und progressiv steigen sollen. Das Ziel hiervon ist, echte Anreize zu schaffen. Wenn man heute die Tarife anschaut – das sind wenige tausend Franken je nach Lärmtyp eines Flugzeugs –, dann sind das doch keine echten Anreize, darauf zu verzichten, auf verspätete Anschlussflieger zu warten. Und drittens: Der Regierungsrat soll jährlich zum Thema Fluglärm Bericht erstatten und der Kantonsrat den Bericht dann zur Kenntnis nehmen; nicht genehmigen, wie das ein Minderheitsantrag fordert, aber darüber debattieren, an einem bestimmten Ort und nicht irgendwann mehrfach im Verlauf eines Jahres. Das begrüssen wir sehr.

Diese Forderungen bewegen sich zwar teilweise ebenfalls am Rand des Möglichen, reflektieren aber die Realität, und die lautet: Der Flughafen liegt in einem dicht besiedelten Umfeld, in dem die Gesundheit der Anwohnenden und die Einhaltung des Bundesrechts gleichermaßen hohen Wert haben. Als EVP glauben wir, dass dieser Gegenvorschlag den Spagat schafft, mehr Lärmschutz bei gleichzeitiger Beachtung gesetzlicher Vorgaben. Sollte das Parlament dem Gegenvorschlag zustimmen, erwarten wir von den Initianten, dass sie ihre Initiative zurückziehen. Ebenso erwarten wir, dass keine Volksabstimmung zum Gegenvorschlag stattfindet. Sollte doch eine Abstimmung erfolgen, prüfen wir unsere Position erneut. Damit sind wir bereit, auf den Gegenvorschlag einzutreten, und kündigen schon jetzt an, dass wir die Minderheitsvorschläge alle ablehnen. Vielen Dank.

Gianna Berger (AL, Zürich): Diese Debatte dreht sich immer wieder um die Details, aber wenn wir ehrlich sind, geht es hier um etwas Grundsätzlicheres, nämlich um den Widerspruch zwischen einem System, das auf stetiges Wachstum ausgerichtet ist, und den Bedürfnissen der Menschen, die den Preis für dieses Wachstum zahlen. Das einzige Positive ist, dass die dadurch ausgelöste Wohnkrise mehr ressourcenstarke Menschen in die Agglos und an den Stadtrand verdrängt und der Widerstand so stärker wird. Der Schlaf lässt sich nicht verschieben und der Lärm lässt sich nicht verdrängen. Nachtruhe ist keine technische Frage, sondern eine Voraussetzung für ein funktionierendes Leben.

Die Volksinitiative bringt genau das auf den Punkt. Sie fordert eine echte, verbindliche Nachtruhe, gemessen daran, ob ein Flugzeug tatsächlich startet oder landet, eine Nachtruhe, die im Gesetz vorgesehen ist, in der Realität aber nicht eingehalten wird. Und genau deshalb unterstützen wir die Initiative. Es wurde gesagt, sie sei nicht umsetzbar, es wurde gesagt, der Kanton sei nicht zuständig, und es wurde gesagt, Verspätungen liessen sich nicht vermeiden. Aber schauen wir uns doch an, was hier passiert. Wenn ich jeden Tag zu spät zur Arbeit komme, wenn mein Bus verspätet ist, dann kann ich auch nicht sagen, «das ist leider so, ich war stets bemüht». Die logische Konsequenz ist, einen früheren Bus zu nehmen. Und wenn ich entscheide, dass die 15 Minuten, die ich länger schlafen kann, wichtiger sind als die Anforderung, pünktlich zu sein, dann werde ich schnell meine Stelle verlieren. Warum akzeptieren wir dieses Verhalten beim Flughafen? Wenn ein System regelmässig zu Verspätungen führt, dann ist nicht die Verspätung das Problem, sondern die Priorisierung. Wer Flüge so legt, dass sie realistischere Weise nicht rechtzeitig abgewickelt werden können, produziert die Verspätung selbst. Genau darum geht es bei dieser Initiative, dass nicht mehr so geplant wird, dass Verspätungen am Ende in die Nacht verschoben werden. Heute sind Flüge bis 23 Uhr erlaubt. Und gestützt auf das Gesetz, können Verspätungen bis 23.30 Uhr abgewickelt werden, eine halbe Stunde, die faktisch immer wieder zur Regel wird. Genau diese Konstruktion führt dazu, dass Verspätungen verschoben werden. Und das würde bedeuten: Man müsste früher planen, man müsste Puffer einbauen und ja, man müsste vielleicht einsehen, die Kapazitäten des Flughafens an die Machbarkeit und die Verhältnisse anpassen zu müssen. Vielleicht

müsste man auch in Kauf nehmen, für den internationalen Flugverkehr etwas weniger attraktiv zu sein und etwas weniger Geld zu verdienen. Genau dort liegt der Kern dieser Debatte.

Der Gegenvorschlag versucht, innerhalb dieses Systems Verbesserungen zu erreichen, etwa mit steigenden Lärmgebühren für verspätete Flüge und mehr Transparenz über deren Ursachen. Dass heute alle Seiten Handlungsbedarf anerkennen, zeigt, dass das Problem den meisten bewusst ist. Trotzdem überwiegen die Interessen der Wirtschaft für die Mehrheit der gewählten Volksvertreterinnen und -vertreter. Aber für die Anwohnerinnen und Anwohner wird der Lärm dadurch nicht weniger, man hängt ihm aber ein Preisschild um. Und solange es sich finanziell lohnt, wird auch weiterhin verspätet gestartet. Der Gegenvorschlag bleibt unverbindlich. Während die Initiative klare Grenzen setzt, spricht der Gegenvorschlag davon, sich einzusetzen, und damit bleibt er in derselben Logik gefangen. Für die AL ist klar: Solange die wirtschaftliche Logik auf möglichst viel Verkehr ausgerichtet ist, werden alle Regeln maximal ausgereizt. Darum braucht es politische Gegensteuer. Wir unterstützen die Initiative, weil sie den Schutz der Bevölkerung konsequent ins Zentrum stellt. Wir unterstützen auch den Gegenvorschlag und die inhaltlichen Minderheitsanträge, sagen aber ganz klar, dass es nicht ausreicht. Am Ende geht es darum, ob wir die Bedürfnisse der Menschen ernst nehmen, auch dann, wenn das bedeutet, dass nicht immer das Maximum an Profit herausgeholt werden kann. Besten Dank.

Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf): Die Delegierten der EDU haben zwar noch nicht definitiv abgestimmt, aber die Tendenz zeigt eine Zustimmung der EDU für den Gegenvorschlag. Die untaugliche Initiative sollte zurückgezogen werden, bitte. Für die internationale Erreichbarkeit des Kantons Zürich und der Schweiz ist der Flughafen eine Schlüsselinfrastruktur und damit für die Volkswirtschaft und den Wohlstand im Kanton Zürich von grosser Bedeutung, Danke. So steht es im Flughafenbericht 2025. Tatsächlich aber hat der Ferien- und Freizeitverkehr die Geschäftsfliegerei ersetzt, also ist die internationale Erreichbarkeit zu den Feriendestinationen, ans Meer von grosser Bedeutung. Und für das erdulden wir die Problematik des Verspätungsabbaus?

Der Flughafenbericht 2025 erwähnt die Verbesserungsmassnahmen der Flughafenpartner zur Verringerung der Anzahl Flüge während des bewilligungsfreien Verspätungsabbaus. Für die Zeit nach 2023 wurden mehr Einzelbewilligungen erteilt. Dieser Anstieg ist insbesondere auf die Auswirkungen der zum Teil weltweiten IT-Probleme, die Konferenz zum Frieden in der Ukraine und die ausserordentliche Wettersituation in den Sommermonaten zurückzuführen. Ich stelle fest: Wenn man die Organisation nicht im Griff hat, so bedient man sich externer Schwierigkeiten. Sobald das Wetter unwirtlich wird, ist die Verspätung Tatsache, da fehlt die Reserve. Die Zwischenstopps sind eher kurz geplant, es droht die übliche Verspätung. Die Probleme des Flughafens liegen eigentlich bei den Airlines. Die EDU ist für den Flughafen. Wir haben auch der Pistenverlängerung zugestimmt. Unsere familienfreundliche Politik setzt sich aber auch gegen Lärm zu so

später Stunde ein. Sogar der Regierungsrat sagt selbst, das Ziel bezüglich Nachtruhe sei nicht erreicht. Deshalb sind wir für den Gegenvorschlag, der bundesrechtskompatibel ist.

Ich komme zum Schluss: Die Grundsatzfrage lautet, ob wirklich so viele Flüge des Freizeit- und Fernverkehrs zu so später Stunde nötig sind.

Walter Staub (FDP, Flaach): Zu meiner Interessenbindung: Ich bin als Linienspieler bei der SWISS angestellt, fliege aktuell als Kapitän auf der Boeing 777 und habe insgesamt 19'320 Flugstunden sowie gut 5500 Starts und Landungen absolviert.

Eine erfolgreiche Wirtschaft findet dort statt, wo es einen Flughafen mit internationalen Verbindungen gibt, zahlreiche europäische Städte wie Frankfurt, München, Paris Charles de Gaulle, Amsterdam Schiphol oder auch London Heathrow zeigen das auf. In der Schweiz sind die bedeutenden wirtschaftlichen Zentren ebenso mit einem Flughafen verbunden: Basel, Genf und Zürich. Und überall dort, wo die Wirtschaft floriert, können Arbeitsplätze generiert werden. Es verwundert auch nicht, dass in diesen Städten die grössten Universitäten Europas sind, so wie die Open University mit über 170'000 Studierenden etwas nördlich von London, die Universität Paris-Saclay mit 50'000 Studierenden oder die Ludwig-Maximilians-Universität in München mit ebenso 50'000 Studierenden. Auch bei uns in Zürich ist die ETH führend in Ausbildung und Forschung mit circa 25'000 Studierenden und gehört regelmässig zu den Top-Ten-Universitäten. Also Wirtschaft, Ausbildung, Forschung und die Anbindung an die Welt hängen eng zusammen und sind das Fundament für unseren stabilen Wohlstand hier in der Schweiz. Mit der Flughafen-Nachtruhe-Initiative beginnen wir nun an einem Bein dieses Erfolgs zu sägen. Damit ein Flughafen attraktiv ist und auch bleibt, sind Anbindungen an die Welt und kurze, einfache Umsteigewege im Gebäude von zentraler Bedeutung. Und so umschreibt sich heute der Flughafen Zürich. Er hat ein Netzwerk, welches die Schweiz attraktiv hält. Dazu zählt auch die Schweizer Pünktlichkeit. Leider gibt es in der Aviatik Rahmenbedingungen, Randbedingungen wie das Wetter, welche den Zeitplan gelegentlich strapazieren, im Speziellen bei aussergewöhnlichen Wetterlagen, wie mit Wind, Schnee oder Nebelmeer beispielsweise, und das nicht nur in der Schweiz, sondern in ganz Europa. Hier braucht es kurzfristige Handlungsmöglichkeiten im Flugbetrieb.

Die Initiative verlangt eine massive Einschränkung der heutigen praxisnahen Betriebszeiten, welche es dem Flughafen Zürich verunmöglicht, bei aussergewöhnlichen Wettersituationen zu reagieren. Der Gegenvorschlag umschreibt eine Lenkungsabgabe, die einen erheblichen administrativen und ineffizienten Mehraufwand generiert, ohne Mehrwert zum heutigen Gesetz. Es scheint mir, wir halten an einem laufenden Motor einfach mal den Auspuff zu und erwarten dann zusätzlich, dass der Motor auch tadellos weiterläuft. Das ist der falsche Ansatz. Wenn wir schon über Flug-, über Lärm- oder Geruchsemissionen diskutieren, sollten wir die Flugwege um den Flugplatz einmal genauer analysieren. Wenn ich mit der Boeing 777 auf der Piste 16 starte – das ist bei einem Würstlistand in Oberglatt –

und dann nach Amerika fliegen möchte, kann ich nicht einfach nach rechts abdrehen, nein, ich fliege ringsherum einen Kreis, bis ich wieder oberhalb des Flugplatzes bin und dann Richtung Westen weiterfliegen darf. Dieser Abflug kostet mich über zwei Minuten Flugzeit und etwa eine Tonne Kerosin. Dabei blockiere ich den Flughafen unnötig für zwei Minuten, beschalle Zürich und die Umgebung unnötig zwei Minuten länger und verbrenne unnötig Kerosin. Da bin ich nicht einmal der Einzige, meine zehn Kollegen vor und hinter mir müssen über Mittag ebenso dasselbe abfliegen. Dahinter gibt es keinen ökologischen oder ökonomischen Grund, nein, es ist ein völliger politischer Unsinn und mit grösstmöglicher Ineffizienz.

Die Nachtruhe-Initiative setzt meiner Meinung nach ebenso am falschen Punkt an und gefährdet ein gut funktionierendes System in den Abendstunden. Meine Passagiere, meine Crew, aber auch meine Kollegen möchten eine intakte Wirtschaft, eine gute Bildungsstätte, eine tiefgründige Forschung und die Anbindung an die Welt nicht gefährden und halten am geltenden Recht fest. Wir sind gegen die Initiative und können den Gegenvorschlag auch nicht unterstützen. Herzlichen Dank.

Alexander Seiler (SVP, Bachenbülach): Zu meiner Interessenbindung: Ich wohne seit über 50 Jahren nördlich des Flughafens, bin ich im Bülach aufgewachsen. Seit 20 Jahren wohne ich in Bachenbülach und ich muss mich seit 20 Jahren ärgern, weil am Flughafen die Nachtruhe nicht eingehalten wird. Ich sehe sie jeden Abend und höre sie, die Flieger nach 23 Uhr, und die starten nicht wirklich leise. Und um 6 Uhr geht es wieder los. Es ist wirklich ein Problem, das wir beachten müssen. Die kurze Nachtruhe ist ernst zu nehmen und sollte dann auch wenigstens eingehalten werden. Ich sage das nicht als Lobbyist, wie ja viele andere hier im Rat, die gegen alles sprechen, sondern ich fliege auch gerne. Ich hatte vor 20 Jahren auch mal eine Privatpiloten-Lizenz. Dabei habe ich mal gelernt, dass es halt internationaler Standard ist, dass die Starts nach links drehen, und offenbar hält man das hier in Kloten immer noch hoch. Wenn wir etwas zurückblättern bis zur Abstimmung über die Pistenverlängerung – für diejenigen, die es nicht mehr wissen, Sie können das nach wie vor auf der Homepage der Befürworter nachschauen –, dann wurden uns damals eine erhöhte Pünktlichkeit und die Einhaltung der Nachtruhe versprochen. Mit diesen Argumenten haben wir der Pistenverlängerung zugestimmt, und daran möchte ich Sie nochmals erinnern.

Der Gegenvorschlag will nun einfach flankierende Massnahmen im Gesetz verankern. Das ist wirklich keine Hexerei, entspricht übrigens dem, was die Flughafen AG bereits antizipiert hat. Im Flughafenbericht 2015 lese ich zuvor, dass man bereits daran ist oder daran war, letztes Jahr diese Entschädigungen zu erhöhen. Leider braucht es beim Flughafen immer etwas Druck, das zeigt die langjährige Erfahrung. Und damit Sie es nicht wieder vergessen, meine Damen und Herren auf der Tribüne, schreiben wir jetzt halt die Massnahmen und das Controlling mit dem Bericht ins Gesetz.

Ich werde abweichend meiner Partei dem Gegenvorschlag zustimmen. Besten Dank.

Wilma Willi (Grüne, Stadel): Im Antrag des Regierungsrates können wir lesen, dass der Kanton keine Kompetenz hat, eigene Vorschriften zur Nachtflugordnung oder entsprechende Massnahmen zu erlassen. Wir, die Einwohnerinnen und Einwohner einer Gemeinde, die direkt von den verspäteten Abflügen bis spät in der Nacht betroffen sind, fragen uns, ob sich der Regierungsrat für uns einsetzt, und wenn ja, wie. Denn gemäss Paragraph 6 der Verordnung ZFI nimmt der Regierungsrat Einfluss auf die Flughafenbetreiberin sowie auf die zuständigen Stellen des Bundes, insbesondere bei Überschreitungen. Wir können zum Beispiel auch im Flughafenbericht 2025 lesen, dass knapp 40 Prozent aller Abflüge am Flughafen Zürich verspätet gestartet sind. Davon waren 6512 Starts um mehr als 60 Minuten verspätet. Weiter ist dem Bericht zu entnehmen, dass auch die Zahl der Flüge zwischen 23.30 Uhr und 6 Uhr morgens im Berichtsjahr weiter gestiegen ist.

Die Flughafen Zürich AG hat Ende 2024 beim BAZL, beim Bundesamt für Zivilluftfahrt, einen Antrag zur Anpassung der Lärmgebühren eingereicht. Seit Februar wissen wir es, der Abflug von lauterer Langstreckenflugzeuge kostet neu zwischen 23 Uhr und 23.15 Uhr 4000 statt 3000 Franken und zwischen 23.15 Uhr und 23.30 Uhr 5000 Franken. Für diese symbolische Erhöhung lässt man sich bis Oktober Zeit, und klar ist aber, dass eine Lenkungswirkung daraus nicht resultieren wird. Dazu werden die Passagiergebühren gesenkt – gesenkt. Statt wie bisher 35 Franken beträgt die Gebühr für abfliegende Passagierinnen und Passagiere künftig nur noch 30 Franken, also rund 10 Prozent weniger. Für eine Kapazitätserhöhung ist somit gesorgt, also noch mehr Lärm, noch mehr Verspätungen und noch weniger Nachtruhe. Wir erwarten, dass diese Wachstumstrümmerei aufhört und die Nachtflugsperrung eingehalten wird.

Als ich im Frühjahr 2024 in meiner Gemeinde Unterschriften für die Nachtruhe-Initiative gesammelt habe, hat praktisch jede angesprochene Person unterschrieben und sich für diese Initiative bedankt, natürlich in der Hoffnung, dass endlich Bewegung und Verbesserung kommt. Das ist ja auch nicht weiter erstaunlich, denn wir gehören im Lärmindex zu den «Highly Annoyed»- und «Highly Sleep Disturbed»-Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons Zürich, also zu jenen, die tagsüber stark belästigt und nachts bis spät massiv im Schlaf gestört sind. Nun, geschätzte Frau Regierungsrätin (*Carmen Walker Späh*), wenn Sie sich diese Situation nicht vorstellen können, lade ich Sie herzlich ein, im Sommer bei mir im Garten einen Fluglärm-Apéro zu geniessen. Und weil ich ein Gästezimmer habe, biete ich gerne eine kostenlose Übernachtung in der lauten Abflugschneise mit nächtlichen Starts bis weit nach 23 Uhr an, manchmal sogar bis 24 Uhr. Ich verspreche ein unvergessliches Erlebnis (*Heiterkeit*). Natürlich auch Ueli Bamert und Sarah Fuchs, Sie sind auch eingeladen. Man merkt aber: Alexander Seiler, mein Vorredner, er weiss, wovon ich rede. Deshalb zeigen Sie Herz, Respekt und Verständnis für die lärmgeplagten Menschen dort, wo ich wohne, die jeden Tag mit ihrer Geduld und mit ihrem Goodwill dazu beitragen, dass der Zürcher Flughafen betrieben werden kann. Und stimmen Sie dem Gegenvorschlag der KEVU zu und auch den Minderheitsanträgen der Grünen. Vielen Dank.

Ratspräsident Beat Habegger: Vielen Dank für die freundliche Einladung, ich komme dann natürlich auch (*Heiterkeit*). Aber vielleicht müssen Sie das Haus noch ein bisschen ausbauen, ich könnte mir vorstellen, dass das auf grosses Interesse stossen wird. Vielen Dank.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Ich möchte schon nochmals auf den Gegenvorschlag eingehen, denn eigentlich sprechen wir heute über den Gegenvorschlag, weil die Volksinitiative bis auf wenige Ausnahmen ja nicht weiter unterstützt wird. Wir müssen uns einfach fragen, ob es einen Gegenvorschlag braucht oder nicht. Und wir sagen: Aus den gleichen Gründen, weshalb es keine Volksinitiative braucht, braucht es auch keinen Gegenvorschlag. Die Ausgangslage ist die folgende: Wir haben eine Volksinitiative, die gegen das Bundesrecht verstösst, und die unbestrittene Meinung, dass die Bevölkerung besser geschützt werden muss. Und deshalb, liebe Wilma, haben eben all diese Leute die Initiative unterzeichnet, weil sie eben geschützt werden wollen. Aber diese Initiative schützt sie eben nicht so, wie sie es erwarten. Die Absicht des Gegenvorschlags war dann ein Vorschlag, der nicht in Konflikt mit dem übergeordneten Recht kommt, aber dennoch die Einhaltung der Nachtruhe möglichst gewährt.

Was ist herausgekommen? Die SP nennt es einen schwammigen und weichgewaschenen Gegenvorschlag, wir nennen es einen zahnlosen Gegenvorschlag. Wenn ihr meint – und ich richte meinen Blick jetzt nach links –, ein Gegenvorschlag sei nötig, weil die Flughafen Zürich AG nichts unternimmt und die Regierung aufgrund ihrer Kompetenzen nichts macht, dann irrt ihr euch. Der Regierungsrat hat sich im Rahmen seiner Möglichkeiten bereits bestmöglich für den Schutz der Bevölkerung eingesetzt. Ich erwähne Slot-Freeze und die Gebührenerhöhung. Auch die Flughafen Zürich AG strengt sich an, ich erwähne hier Pistenverlängerung und Flottenerneuerung. Der Gegenvorschlag hingegen bewirkt inhaltlich keine Neuerungen, bringt keinen grösseren Schutz für die Bevölkerung, bereitet aber der Flughafen Zürich AG einen Mehraufwand an Bürokratie. Wir werden dann bei den einzelnen Minderheitsanträgen nochmals votieren.

Mit dem Gegenvorschlag werden wie mit der Volksinitiative Erwartungen bei der Bevölkerung geschürt, die nicht erfüllt werden können. Was wir brauchen, sind die erwähnten griffigen Massnahmen. Die Regierung und die Flughafen Zürich AG arbeiten zusammen, um die berechtigten Bedenken der Bevölkerung ernst zu nehmen. Die Nachtruhe muss besser eingehalten werden, auch hier sind sich ja alle einig. Wer das bestreitet, soll den Flughafenbericht des Regierungsrates lesen, die Politikbriefe der Flughafen Zürich AG und die Eigentümerstrategie. Für den Lärmschutz braucht es weder eine Volksinitiative noch einen Gegenvorschlag. Man kann gut deshalb heute oder in der zweiten Lesung zweimal Nein stimmen und dennoch alle Massnahmen unterstützen, die die Einhaltung der Nachtruhe und den Schutz der Bevölkerung zum Ziel haben.

Die FDP lehnt nicht nur den Gegenvorschlag, sondern auch alle Minderheitsanträge ab. Sollte der Gegenvorschlag eine Mehrheit erhalten, Minderheitsanträge mehrheitsfähig werden und die Volksinitiative nicht zurückgezogen werden, ist

aus unserer Sicht ein Referendum nicht ausgeschlossen. Wir stehen zum Flughafen Zürich und unterstützen alle Massnahmen, die konkret, in Übereinstimmung mit dem Bundesrecht dem Schutz der Bevölkerung und der Einhaltung der bundesrechtlichen Nachtordnung dienen. Besten Dank.

Bernhard im Oberdorf (Die Mitte, Zürich): Zuerst möchte ich meine Interessenbindung klarlegen: Ich bin Mitglied der Schweizer Luftfahrtjournalisten und dort sogar im Vorstand. Aber als solcher bin ich nicht an irgendwelche Lobbys oder Interessen gebunden, sondern an Differenzierung und Sachlichkeit. Und wenn wir schon bei der Unterscheidung sind, dann muss man differenzieren zwischen Airlines und Flughafen. Die Airlines sind mehrheitlich oder fast ausschliesslich an Gewinn orientiert, der Flughafen hingegen an der Volkswirtschaft, an den Arbeitsplätzen und auch an der Lebensqualität. Die Airlines – und hier darf eine Kritik gewiss auch Raum greifen – mit ihrer Gewinnorientierung machen das beispielsweise mit der Statusvergabe bei Kundenbindungsprogrammen. Da wird dann einfach teilweise zu unnötigem Fliegen motiviert. Wenn man es so sieht, erweist sich die SWISS – und hier erlaube ich mir die Kritik – auch als Durchlauferhitzer für die Karriere von Managern, die kurz zur SWISS kommen und dann in den Vorstand der Lufthansa emporgehoben werden, aufgrund guter Zahlen, die sie erzielt haben, auf Kosten der Kunden wohlgemerkt. Und dem ist so, seit die Swissair oder die SWISS dann an die Lufthansa verschertelt wurde. Natürlich gibt es auch die Streichung von Flügen, das ist ein Anliegen von links. Beispielsweise nach Kalifornien werden jetzt seit einiger Zeit Flüge herausgenommen. San Francisco oder Los Angeles sind die Destinationen. Warum nimmt man die Flüge heraus? Weil eben die Nachfrage gesunken ist. Warum ist sie gesunken? Nicht wegen der Ökologie, sondern wegen des Images der USA. Und da möchte ich nicht erwarten, dass sich hier die Grünen und die linken Vertreter in dasselbe Boot setzen.

Komme ich nun zum Airport: Da ist die Orientierung an der Volkswirtschaft, an den Arbeitsplätzen und an der Lebensqualität gegeben. Die Slots, das ist ein sehr komplexes System mit grosser Interdependenz, schwieriger zu handhaben, als es sich viele vorstellen, die Forderungen stellen. Es kann sein, dass es bei Wetter im Ausland zu Verspätungen kommt, oder bei Störungen auf Flughäfen kann das ebenso passieren, und dann pflanzen die sich fort und dann kann der Flughafen nichts dafür und die Luftverkehrsgesellschaften auch nicht. Man kann nicht hier immer die Maximalforderungen vor Augen haben.

Nach 23 Uhr, das haben wir mehrfach gehört, haben wir ja höhere Gebühren. Das geht niemand einfach leichtfertig ein. Wenn man radikalere Forderungen stellt, dann führt das dazu, dass Flüge nach Basel, Genf oder ins Ausland umgeleitet werden müssten, und das ist natürlich von der Ökologie gesehen ein Unsinn, und gegenüber den Reisenden wäre das rücksichtslos. Wie die Salami-Taktik oder die Politik funktioniert, werde ich kurz an einem Beispiel erläutern, das war das Gezerre um den NNI, das ist der Noise Number Index. Da hatte die SWISS damals für teures Geld die Flotte erneuert, damit die Flugzeuge leiser sind. Wozu hat das geführt? Nicht zur Anerkennung, sondern dazu, dass man neue Forderungen stellt

und die Zonen näher an den Flugplatz, an die Pisten heranschob. Man hat also das Korsett enger geschnallt statt Anerkennung gezollt. Das ist eben Salami-Taktik und Salami-Politik. Misstrauen ist daher nicht gegenüber dem Flughafen gegeben, sondern insbesondere gegenüber Forderungskatalogen, die nicht durchdacht und rücksichtslos sind.

Barbara Grüter (SVP, Rorbas): Ich gebe auch meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Mitglied des Vorstands Pro Flughafen Zürich.

Der Flughafen Zürich setzt ein sehr komplexes und schwieriges Betriebssystem im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben hervorragend um, erst recht, wenn man bedenkt, unter welchen Erschwernissen er das tun muss. Man erwähne hier das gescheiterte Staatsabkommen mit Deutschland, das dazu führt, dass das effizienteste Betriebssystem nämlich nicht immer angewendet werden kann. Der süddeutsche Raum nutzt zwar die Nähe zum Flughafen Zürich genauso wie die Schweizer Bevölkerung, will ihn aber nicht wirklich mittragen.

Zweitens ist es auch die Wetterlage, die ebenso immer stets grossen Einfluss auf das Betriebssystem nimmt, sodass nicht immer das effizienteste Start- und Landungskonzept umgesetzt werden kann. Mit der gewonnenen Abstimmung um die Pistenverlängerung kann der Flughafen nun aber weitere Optimierungen angehen und das Betriebssystem erneut perfektionieren. Man muss nämlich verstehen, dass die Flughafen Zürich AG aus wirtschaftlicher Sicht auch nicht an Verspätungen und am Verspätungsabbau interessiert ist. Die Arbeit des Flughafens Zürich wird, nebenbei erwähnt, von der Bevölkerung auch mehrheitlich als vorbildlich und vertrauensvoll wahrgenommen. Es ist meiner Meinung nach nicht haltbar, hier über eine Initiative diskutieren zu müssen, die nicht umsetzbar ist. Und auch der Gegenvorschlag ist nicht wirklich lösungsorientiert, sondern weitere Bürokratie im Flughafengesetz. Daher sollte beides vom Tisch. Besten Dank.

Claudio Zihlmann (FDP, Zürich): Heute sehen wir, wer zum Flughafen und damit zu den Arbeitsplätzen, zu Wertschöpfung und insbesondere zu unserem Wirtschaftsstandort Zürich steht und wer eben nicht. Und heute sehen wir, dass die GLP sich wieder einmal als grosse Brückenbauerin inszeniert und dabei ihr «L» im Parteinamen komplett vergisst. Der vorliegende Gegenvorschlag ist auf einer Skala von «1» bis «unnötig» unfassbar unnötig, denn diesen Gegenvorschlag braucht es gar nicht, es braucht ihn wirklich nicht. Hätten wir keinen Gegenvorschlag, so würden wir in einigen Monaten über diese Initiative abstimmen. Und das wissen wir alle hier drin, diese Initiative ist vor dem Volk chancenlos und sie ist eben auch ungültig.

Nun, mit diesem Gegenvorschlag, liebe GLP, aber auch liebe Mitte, setzt ihr leider ein Zeichen. Zum einen setzt ihr ein Zeichen an den Flughafen Zürich, dass, wenn es hart auf hart kommt, ihr keine verlässlichen Partner für den Flughafen seid. Ich sage es deutlich, mit diesem Entgegenkommen erweist ihr dem Flughafen einen Bärendienst, denn ihr setzt ein Zeichen an die Flughafengegner, die auch heute zahlreich hier im Rat vertreten sind. Ihr sagt: «Liebe Flughafengegner,

kommt mit einer Initiative, die den Flughafen schwächen will und die insbesondere ungültig ist, und wir belohnen euch mit einem Gegenvorschlag.» Das wird den Flughafengegnern Auftrieb geben. Wenn ihr glaubt, mit diesem Gegenvorschlag dem Anliegen der Initiantinnen und Initianten den Wind aus den Segeln zu nehmen, dann macht ihr hier einen grossen taktischen Fehler. Denn schlussendlich ist das Anliegen der Flughafengegnerinnen und -gegner immer das Gleiche: Sie wollen gar keinen Flughafen, deswegen bringt euer Entgegenkommen genau gar nichts.

Ich versichere euch, morgen kommt die nächste Initiative seitens Flughafengegner und übermorgen kommt die nächste. Nun, ich hoffe doch schwer, dass sich immerhin die Mitte, aber auch die noch verbleibenden liberalen Kräfte in der GLP in den folgenden Wochen, während die Redaktionskommission tagt, noch einmal ganz, ganz tief überlegen, auf welcher Seite sie denn wirklich stehen, auf der Seite der Flughafengegner oder auf der Seite des Flughafens. Vielen Dank.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.) spricht zum zweiten Mal: Noch ein paar Worte zum Thema Wirtschaftsmotor: Das ist er tatsächlich, der Flughafen, und das kann man nicht wegdiskutieren. Er ist ein wichtiger Faktor für Standortattraktivität, Arbeitsplätze und so weiter. Dieser Motor ist zu laut, das hört man immer wieder, Claudio Zihlmann hat es wieder erwähnt, morgen kommt vielleicht schon die nächste Forderung, dass man hier etwas machen muss. Ich möchte hier einfach erwähnen: Der Flughafen ist aktiv in der Lärmbekämpfung, aber er hat zwei Handicaps. Das erste ist: Es geht zu langsam, das hat Gründe, aber es geht zu langsam. Und zweitens: Man glaubt es ihm nicht, ein grosser Teil der Bevölkerung glaubt ihm nicht. Den Vertrauensverlust, den sich der Flughafen vor Jahren eingehandelt hat, wird er fast nicht mehr los.

Natürlich kann man jetzt sagen, der Gegenvorschlag sei zu schwach, zu weich und so. Ja, es ist natürlich auch bequem: Als FDP oder als SVP kann man hinstehen und sagen, «ja, das lehnen wir auch ab, das ist völlig wirkungslos.» Aber seid euch bewusst, diese Haltung könnt ihr euch leisten, weil wir am Gegenvorschlag so gearbeitet haben, dass er eine grösstmögliche Mehrheit erzielen könnte und dass wir vielleicht so erreichen, dass es keine Volksabstimmung zur Nachruhe-Initiative gibt. Das wäre ein Gewinn, der allen nützt, der auch dem Flughafen nützt. Und dafür können wir erwarten, dass kleine Konzessionen gemacht werden, dass die Volkswirtschaftsdirektion einen stärkeren Auftrag hat, sich diesem Thema zu widmen, und dass sich der Flughafen noch stärker engagiert, die Massnahmen, die er ergreifen kann, wirklich auch umzusetzen und vielleicht noch zu verbessern. In diesem Sinne ist das eine Einzahlung aufs Vertrauenskonto, das nun leider mal bei vielen in der Bevölkerung zu tief geöffnet ist, und das müssen wir ernst nehmen. Und ich plädiere sehr dafür, diesem Gegenvorschlag zuzustimmen, auch wenn er nicht perfekt ist. Aber er erzielt eine grössere Wirkung, als wir alle erahnen können.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Also ich muss mich ja fragen, ob die bürgerliche Seite dieses Rates auch wirklich unabhängig ist. Ich habe mir vor der Debatte einfach aufgeschrieben, wer von Ihnen allen im Vorstand des Interessenvereins Pro Flughafen ist. Und von den sechs Mitgliedern, die im Vorstand sind, sind jetzt doch vier Fraktionssprecherinnen und -sprecher dabei, also Ueli Bamert, Sarah Fuchs, Ruth Ackermann, und dann hat Barbara Grüter auch noch gesprochen. Bald hat also der halbe Vorstand des Vereins Pro Flughafen hier drin gesprochen und da, muss ich schon sagen, vermisse ich ein bisschen die Vielfalt. Da muss man schon den Eindruck bekommen, es würde mal ein bisschen von aussen gesteuert hier in diesem Kantonsrat. Das ist demokratiepolitisch, denke ich, eher ein bisschen bedenklich.

Auch bedenklich ist es, wenn man einen Gegenvorschlag als unnötig bezeichnet, ohne ihn materiell zu kritisieren, und ihn allein aus taktischen Gründen ablehnt. Er könnte den Gegnern Aufwind geben, ja, selbstverständlich, aber ich sage Ihnen etwas, Herr Zihlmann: Die Flughafengegner werden nicht allein wegen eines Gegenvorschlags Ruhe geben oder nicht. Sie werden dann Ruhe geben, wenn am Abend früh genug Ruhe ist, das heisst, wenn nicht weit in die Nacht hinein noch geflogen wird. Also ich denke, mit solchen taktischen Argumenten machen Sie sich bei der Bevölkerung nicht beliebt. Denn die Bevölkerung möchte zwar fliegen, das nehmen wir wahr, auch wenn wir es angesichts des Klimawandels nicht immer ganz klug finden, aber wir nehmen auch wahr, dass die Bevölkerung eine gerechte und möglichst kleine Verteilung des Lärms wünscht, selbst diejenigen, die fliegen. Und ich denke, auch für diese Bevölkerungsgruppen machen wir hier Politik.

Ich denke also, es braucht materielle Änderungen, es braucht tatsächlich Änderungen in den Flugbewegungen, die Nachtruhe muss eingehalten werden. Und solange das nicht geschieht, können Sie sich gewiss sein, Gegenvorschlag hin oder her: Der Widerstand wird da sein.

Stefan Schmid (SVP, Niederglatt): Ich fühle mich jetzt aufgrund meines Vorredners etwas genötigt, ebenfalls das Wort zu ergreifen. Ich möchte hier drin festhalten, dass es selbstverständlich ist, und das ist auch ein Teil der gelebten Demokratie und ein wesentlicher Erfolgsfaktor der Schweiz, dass sich die Bevölkerung in Vereinen organisiert. Und es geht, Thomas Forrer, meines Erachtens nicht an, dass du gewisse Exponenten eines Vereins diskreditierst. Es gibt hier drinnen auch Mitglieder beispielsweise des Schutzverbandes. Ich bin ebenfalls Mitglied in diesem Schutzverband, als Vertreter der Gemeinde Niederglatt. Es gibt hier drin diverse Mitglieder von verschiedenen Interessengemeinschaften rund um das Thema Flughafen. Das ist Teil der gelebten Demokratie und das ist grundsätzlich auch gut so, dass wir diese Vielfalt hier drin haben. Besten Dank für deine Kenntnisnahme.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) spricht zum zweiten Mal: Entschuldigung, ich weise, erstens, einmal darauf hin, dass ich auch Mitglied eines Schutzverbandes

bin, nämlich des Schutzverbandes Süd. Und zweitens möchte ich doch darauf hinweisen, dass die genannten Mitglieder des Vereins Pro Flughafen auch noch alle in der KEVU sitzen. Also das ist dann doch eine sehr starke Konzentration innerhalb der gleichen Kommission, die genau diese Flughafenfragen behandelt. Und da erlaube ich mir doch zu sagen, dass sehr viel Ähnlichkeit, was die Vereinsmitgliedschaften betrifft, vorhanden ist. Und es ist kein Problem, das zu äussern, denn es entspricht ja auch den Tatsachen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Sie haben es gehört, die vorberatende Kommission hat dem Rat einstimmig – einstimmig – die Ablehnung der vorliegenden Volksinitiative beantragt, und auch der Regierungsrat beantragt Ihnen die Ablehnung der Volksinitiative. Das ist erfreulich, das ist auch bemerkenswert. Ich erinnere mich nicht, dass eine Volksinitiative von allen Fraktionen abgelehnt wurde. Das ist ein erfreulicher Beschluss und dafür bedanke ich mich auch bei Ihnen.

Glauben Sie mir, der Regierungsrat hat das Thema «Gültigkeit oder Ungültigkeit» nicht auf die leichte Schulter genommen. Wir haben uns sehr damit auseinandergesetzt, aber eben im Sinne von «in dubio pro populo», im Zweifel für das Volk, haben wir uns letztlich dafür entschieden, die Initiative nicht für ungültig zu erklären und dem Volk vorzulegen. Wir haben allerdings die Initiative ganz klar auch abgelehnt.

Und was sind die Gründe? Ich möchte sie einfach zuhänden der Materialien festhalten: Die Luftfahrt – Sie haben es hier bereits gesagt – ist gemäss Artikel 87 der Bundesverfassung Kompetenz des Bundes, und zwar für Betriebszeiten, für die Nachtflugordnung jedes Zivilflugplatzes. Aber auch die bundesrechtlichen Vorgaben, die der Bund stellt, sind umfassend und sie sind abschliessend. Und zu dieser umfassenden abschliessenden Kompetenz gehören eben auch die Vollzugs- und die Aufsichtspflicht. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat sich immer dafür eingesetzt, alle betrieblichen Massnahmen zu treffen, damit der Verspätungsabbau nach 23 Uhr reduziert werden kann, es wurde auch hier genannt, zum Beispiel die Pistenverlängerungen, die das Volk ja angenommen hat, aber auch die Lärmgebühren – dafür haben wir uns vor diesem Gegenvorschlag engagiert – oder zum Beispiel auch der Slot Freeze, der immer noch gilt. Aber neben dem Schutz der Bevölkerung geht es eben halt auch um Rahmenbedingungen für unsere Volkswirtschaft. Und wenn ich von Rahmenbedingungen für die Volkswirtschaft spreche, dann spreche ich vom Wohlstand der Zürcherinnen und Zürcher auch aufgrund der vielen Arbeitsplätze und auch der Steuereinnahmen des Flughafens und der Dividendeneinnahmen. Der Flughafen Zürich in Kloten ist der Landesflughafen der Schweiz. Und stellen Sie sich einen Kanton Zürich und eine Schweiz vor, die kein Tor zur Welt hat. Wissen Sie, dann wären wir ziemlich rasch Provinz und dann wäre es wahrscheinlich mit unserem Wohlstand sehr, sehr rasch, mindestens sehr deutlich spürbar vorbei.

Damit möchte ich gerne zum Gegenvorschlag kommen. Zuerst aber noch eine Bemerkung zuhänden der Fraktionschefin der GLP, Christa Stünzi. Du hast ja für Daniel Rensch gesprochen. Du hast gesagt, es sei der Flughafen des Kantons, es

sei der Flughafen der Regierung. Nein, der Flughafen gehört nicht mehr dem Kanton oder dem Regierungsrat, er wurde privatisiert vor über 20 Jahren. Wir haben aber das grösste Minderheitsaktienpaket und wir haben über das Flughafengesetz bestimmte besondere Rechte. Das haben wir, aber der Flughafen ist privatisiert, ist ein börsenkotiertes Unternehmen, ich kann es nicht genug sagen. Aus der Sicht der Zürcher Regierung ist der Gegenvorschlag, so wie er formuliert ist, eigentlich in weiten Teilen nicht nötig. So setzt sich der Kanton Zürich, ich habe es erwähnt, bereits im Rahmen seiner Möglichkeiten für einen deutlichen Verspätungsabbau nach 23 Uhr ein, im Sinne der bundesrechtlichen Vorgaben. Der Gegenvorschlag der Kommission, kann man sagen, ist aber nicht offensichtlich bundesrechtswidrig und er ist auch nicht offensichtlich undurchführbar. Deshalb hat der Regierungsrat in einer Gesamtbeurteilung gesagt: Wir können damit leben. Aber ich muss sagen, wir könnten nicht mehr damit leben, würden einzelne Minderheitsanträge der SP und der Grünen mehrheitsfähig. Ebenso hat der Regierungsrat gesagt: Er hat diese Position, er geht aber davon aus, dass es kein Referendum gibt. Sollte es trotzdem ein Referendum geben, dann würde der Regierungsrat seine Haltung, man könne damit leben, wohl nochmals gründlich überdenken. Und in diesem Sinne bitte ich Sie im Namen des Zürcher Regierungsrates, die Volksinitiative abzulehnen. Und wie gesagt, wenn der Gegenvorschlag in der Mehrheitsversion mehrheitsfähig wird, auch hier im Rat, dann können wir auch damit leben. Besten Dank.

Detailberatung

II.

Ratspräsident Beat Habegger: Wir kommen nun zum Eintreten auf genau diesen Gegenvorschlag.

Minderheitsantrag Ueli Bamert, Ueli Pfister, Sonja Rueff, Walter Staub (in Vertretung von Sarah Fuchs), Paul von Euw, Urs Wegmann:

II. Auf Teil B dieser Vorlage wird nicht eingetreten.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Ueli Bamert gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 103 : 70 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und auf den Gegenvorschlag einzutreten.

Detailberatung des Gegenvorschlags

Titel und Ingress

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

*Das Gesetz über den Flughafen Zürich vom 12. Juli 1999 wird wie folgt geändert:
§ 1. Grundsatz*

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ich bin mir bewusst, dass hier kein Antrag vorliegt. Ich möchte zuhanden der Materialien etwas festhalten: Da wird ja in Paragraph 1 des Flughafengesetzes der Begriff des «Berücksichtigen» durch «Hinwirken» ersetzt. Und zudem wird auch der Begriff der «Einhaltung der bundesrechtlichen Nachtflugordnung» als Ziel ausdrücklich genannt. Wir sehen im Moment nicht genau, wo hier der Unterschied ist zwischen den beiden Begriffen «Berücksichtigung» und «Hinwirken», wir erkennen das nicht. Für uns ist es nach wie vor so, dass wir uns für die bundesrechtliche Nachtflugordnung einsetzen, im Sinne der übergeordneten Regelung, ich habe es gesagt, also würde es aus unserer Sicht grundsätzlich nichts ändern. Aber wir von der Regierung und ich verstehen diese Formulierung so, dass wir unser bisheriges Engagement, das wir in der Flughafenpolitik betreiben, eben darauf hinzuwirken oder zu schauen, dass der Verspätungsabbau reduziert wird, auch mit Pistenverlängerungen et cetera, weiterführen. Sollten das Volk und Sie im Parlament das so entscheiden und würde es dann rechtmässig werden, würden wir uns entsprechend ermuntert fühlen, unseren Weg weiterzugehen. Besten Dank.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der KEVU: Ja, geschätzte Frau Volkswirtschaftsdirektorin, wir wollen Sie besonders ermuntern aus der Kommission, diesen Weg eben zu gehen. Die Kommission versteht das so, dass mit dieser Wortänderung das Anliegen des Lärmschutzes noch gestärkt wird. Das ist eine stärkere Formulierung, auf etwas hinzuwirken als einfach nur zu berücksichtigen. Es ist ein stärkerer Auftrag und Sie nehmen den ja offenbar auch gerne entgegen.

Ratspräsident Beat Habegger: Wir haben hier keinen Minderheitsantrag, dann ist Paragraph 1 wie vorliegend genehmigt.

§ 3 Abs. 1 und 2 unverändert.

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

§ 3 Abs. 3

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, David Galeuchet, Rosmarie Joss, Jonas Pfister:

³Sie informiert insbesondere innert höchstens 24 Stunden nachvollziehbar und detailliert über die Gründe für eine Nichteinhaltung der Nachtflugordnung.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der KEVU: Es liegt auch ein Mehrheitsantrag der KEVU vor und den möchte ich erläutern: Die Kommissionsmehrheit möchte den Flughafen verpflichten, die Öffentlichkeit über die Gründe für das Nichteinhalten der bundesrechtlichen Nachtflugordnung zu informieren. Die Information soll in angemessener Form möglichst zeitnah erfolgen. Dies ist der einzige Punkt des Gegenvorschlags, der direkt auf die Flughafen Zürich AG wirkt. Weil es um eine reine Informationspflicht und nicht um eine betriebliche Leitplanke geht, kann das tatsächlich kantonal so geregelt werden. Die Kommissionsmehrheit erachtet die neue Vorschrift als vertrauensbildend und auch gut umsetzbar.

Eine Kommissionsminderheit möchte weitergehen und beantragt, dass die Information detailliert und nachvollziehbar innerhalb von 24 Stunden erfolgt. Es interessiert die betroffene Bevölkerung unmittelbar, weshalb Flüge abweichend von der Nachtflugordnung stattgefunden hätten. Deshalb sei eine rasche Information besonders wichtig.

Eine weitere Minderheit will diese zusätzlichen Bestimmungen nicht in das Gesetz aufnehmen. Die Flughafen Zürich AG informiere schon heute genügend über solche Ereignisse.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der Unmut in der Bevölkerung über jeden verspäteten Abflug und jede Landung nach 23 Uhr ist gross und das Bedürfnis nach schneller Information darum sehr verständlich. Darum fordern wir, dass spätestens nach 24 Stunden auf der Homepage des Flughafens eine Begründung erscheint. Die Formulierung «zeitnah in angemessener Form» ist zu schwach und gibt zu viel Handlungsspielraum für verzögerte und unvollständige Informationen. Es ist auch so, dass wohl über 90 Prozent der Verspätungen sehr ähnliche Gründe haben. Da kann es doch nicht so schwer sein, das auf der Homepage schnell zu kommunizieren. So könnten wir in Zukunft erfahren, wie viele Bewegungen wegen fehlender Anschlusspassagiere oder wegen Problemen an Flughäfen im Ausland oder bei der Flugsicherung oder was auch immer entstehen. Ob wir dies mit dem Mehrheitsantrag mittelfristig erfahren werden, wissen wir nicht. Darum fordern wir wirklich 24 Stunden. Herzlichen Dank.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Bei den Absätzen 3 und 4 geht es um Transparenz gegenüber der Bevölkerung. Wir wollen rasch und nachvollziehbar wissen, warum es zu Verspätungen kommt. Der Besuch im Tower, wo extrem gearbeitet wird, Hand in Hand über die verschiedenen Abteilungen am Flughafen, was wirklich sehr beeindruckend ist, hat uns aufgezeigt, dass die Gründe für die Verspätungen dort bekannt sind. Sie müssen nur noch systematisch erfasst und auch der Bevölkerung zur Verfügung gestellt werden. Transparenz schafft Vertrauen, und Sie schaffen auch politischen Druck. Und hier bei diesen Verspätungen ist das nach wie vor nötig.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Ich muss zuerst mit einem Nachtrag beginnen, Herr Forrer hat es vorweggenommen: Ich bin auch Mitglied oder im Vorstand von Pro Flughafen.

Die Mitte-Fraktion wünscht zeitnah Informationen über die Gründe des Verspätungsabbaus nach 23 Uhr. Diese Informationen innerhalb von 24 Stunden zu bekommen, bringt keinerlei Mehrwert. Auch wenn die detaillierten Gründe für Verspätungen innert Stunden allen bekannt sind, wird dadurch keine einzige Flugbewegung nach 23 Uhr verhindert, und die störenden Flugzeuge sind schon längstens weg.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Das ist jetzt eben genau einer dieser Anträge in diesem Gegenvorschlag, die einfach nichts bringen. Das ist der Bevölkerung Sand in die Augen gestreut. Man weiss dann vielleicht, weshalb das Flugzeug zu spät abgeflogen ist, aber wie Ruth richtig gesagt hat: Es ist dann schon lange weg, es ist dann passiert. Damit wird einfach keine einzige Verspätung verhindert, aber im Flughafen muss wieder eine Stelle mehr irgendein Formular ausfüllen oder irgendetwas kommunizieren. Am Ende des Tages gibt es wahrscheinlich auch nicht immer den einen Grund, dann wird man irgendeine generische Begründung halt einfach jeden Morgen auf die Webseite aufschalten, nachdem es zu Verspätungen gekommen ist. Genau das haben wir gemeint mit unnötiger Bürokratie, die niemandem irgendetwas hilft, und deshalb bitten wir Sie, das abzulehnen. Wir werden dem GLP-Antrag zähneknirschend zustimmen, aber er ist immer noch ein bisschen besser als der Antrag der SP. Trotzdem, eine solche Berichterstattungspflicht ist unnötig.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Der Mehrheitsantrag verlangt ja, dass die Flughafen Zürich AG inskünftig zeitnah über die Gründe für die Nichteinhaltung der Nachtflugordnung informieren soll. Man kann sich tatsächlich fragen, ob nun die erweiterte Informationspflicht des Flughafens effektiv etwas an den Verspätungen ändern kann, es ist ja eine Informationspflicht. Und es ist auch so, wie es gesagt wurde: Das bringt Zusatzaufwand für den Flughafen mit sich. Trotzdem kann man sagen, dass der Flughafen Zürich heute schon sehr viel in der Öffentlichkeitsarbeit macht, in der Zurverfügungstellung von öffentlichen Informationen, auch Zurverfügungstellung dieser Daten, und in diesem Sinne könnte man auch das als Auftrag verstehen und damit leben.

Wenn jetzt aber der Minderheitsantrag mehrheitsfähig würde, der besagt, dass innert höchstens 24 Stunden alles erfolgen muss, dann muss ich Ihnen sagen: Das ist einfach unverhältnismässig und das ist nur mit einem wirklich grossen Mehraufwand überhaupt bewältigbar. Und man fragt sich, warum das denn jetzt so schnell sein muss, eine so kurzfristige Informationsbeschaffung, denn was macht man damit? Eigentlich ist es ja wichtig, dass man längerfristig Informationen über einen grösseren Zeitraum hat und die Daten auch bewirtschaftet, um auch Trends zu sehen oder allenfalls Gegenmassnahmen treffen zu können. Also in diesem Sinne könnten wir, der Zürcher Regierungsrat, mit dem Minderheitsantrag nicht leben. Vielen Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 114 : 59 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

§ 3 Abs. 3 wird zu Abs. 4.

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

§ 3 Abs. 5

Minderheitsantrag David Galeuchet, Markus Bärtschiger, Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Jonas Pfister:

⁵Der Staat wirkt darauf hin, dass die Lärmgebühren am Flughafen Zürich in der Zeit des Verspätungsabbaus gemäss Sachplan Infrastruktur Luftfahrt eine Lenkungswirkung entfalten, indem

a. sie innerhalb des Verspätungsabbaus progressiv steigen,

b. Flugverbindungen, welche wiederkehrend während des Verspätungsabbaus starten oder landen, zusätzlich mit progressiv steigenden Lärmgebühren belastet werden.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der KEVU: Neu möchte die Kommissionmehrheit das Thema «Lärmgebühren» ins kantonale Flughafengesetz aufnehmen, und zwar sollen diese in der Zeit des Verspätungsabbaus, also zwischen 23 Uhr und 23.30 Uhr, eine Lenkungswirkung entfalten und progressiv steigend ausgestaltet sein. Mit dieser marktwirtschaftlichen Regelung würden Verspätungen allein schon aus wirtschaftlichen Überlegungen, wenn immer möglich, vermieden.

Eine Kommissionsminderheit möchte auch hier weiter gehen, indem die Gebühren zusätzlich auch aufgrund wiederholter Verspätungen auf einer bestimmten Flugverbindung erhöht werden sollen. Das trage dem Umstand Rechnung, dass heute die immergleichen Flüge verspätet seien.

Eine weitere Kommissionsminderheit möchte in diesem Punkt keine neue gesetzliche Regulierung einführen. Seit diesem Jahr bestünden in der Zeit des Verspätungsabbaus bereits erhöhte Lärmzuschläge und sie würden ab 2033 ohnehin noch einmal erhöht.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Wir begrüssen es, dass unsere Staatsvertreterinnen darauf hinwirken sollen, dass die Lärmgebühren progressiv ausgestaltet werden. Aus unserer Sicht reicht dies aber nicht aus. Lassen Sie uns von funktionierenden Modellen lernen. Genf steuert Nachtlärm nicht über Verbote, sondern über konsequente finanzielle Anreize, und genau das fehlt auch mit dem Gegenvorschlag in Zürich weiterhin. Genf steuert Nachtlärm nicht über Verbote, sondern über ein striktes Punktesystem und lenkende Strafgebühren. André

Schneider, der Generaldirektor des Flughafens Genf, lässt sich in einem Interview folgendermassen zitieren: Der Genfer Flughafen testet das System seit 2024 noch ohne Gebühren. Die Zahl der verspäteten Abflüge ist seither stark gesunken. Nach der offiziellen Lancierung 2025 werden deshalb praktisch keine Abgaben mehr fällig. Die Fluggesellschaften hätten ihre Flugpläne entsprechend angepasst, der Fluglärm sei gesunken.

Deshalb fordern wir in unserem Minderheitsantrag, dass die Flugverbindungen, die wiederholt verspätet starten oder landen, als Beispiel São Paulo, der fast täglich zu spät geht, zusätzlich mit progressiven, steigenden Lärmgebühren belastet werden.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Danke, David Galeuchet, für diesen Antrag, wir unterstützen ihn gern. Lassen wir uns von Genf lernen, lassen wir uns von dem anderen Landesflughafen der Schweiz lernen, denn diese progressiven Gebühren sind wirklich wichtig und wirklich punktgenau auf die einzelnen Verbindungen runterzurechnen. Und ich muss noch einmal betonen: Genf ist der einzige andere Landesflughafen, den wir haben, denn Basel liegt bekanntlich in Frankreich.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Das Bundesamt für Zivilluftfahrt genehmigte im Frühling 2025 das Gesuch der Flughafen Zürich AG zur Anpassung der Lärmgebühren. Die Erhöhung der Lärmzuschläge in den Nachtstunden soll als Lenkungsmassnahme einen Anreiz schaffen, damit möglichst pünktlich und mit möglichst leisen Flugzeugen geflogen wird. Eine neue Gebührenstufe für Starts ab 23.15 Uhr, also eine gestaffelte Erhöhung, ist ebenfalls vorgesehen. Die neuen Lärmgebühren treten gleichzeitig mit den übrigen Flughafengebühren am 1. Januar 2027 in Kraft. Das BAZL ist dafür zuständig. Es ist bereits aufgegleist, für uns genügt das, alles andere ist reine Symbolpolitik. Den Minderheitsantrag lehnen wir ab.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Gemäss Paragraf 3 Absatz 5 soll der Kanton nun darauf hinwirken, dass in der Zeit des bewilligungsfreien Verspätungsabbaus zwischen 23 Uhr und 23.30 Uhr die Lärmgebühren eine Lenkungswirkung entfalten und progressiv steigend ausfallen. Ich habe es schon gesagt, die Flughafengebühren – dazu gehören auch die Lärmgebühren – liegen in der Kompetenz des Bundes. Der Bund regelt die einzelnen Gebührenkategorien und deren Ausgestaltung. Im SIL-Objektblatt hat der Bundesrat eine schrittweise Erhöhung der Lärmgebühren festgesetzt. Die erste Erhöhung muss dieses Jahr erfolgen, die zweite ist für 2033 vorgesehen. Das BAZL hat deshalb mit Verfügung vom 31. März 2025 die Lärmgebühren bereits angepasst und diese für die Zeit des bewilligungsfreien Verspätungsabbaus deutlich erhöht. Dabei hat das BAZL auch betont, dass die Lärmgebühren eine Lenkungswirkung haben. Die Lenkungswirkung ist also schon von Bundes wegen vorgesehen und sie wird auch umgesetzt. Die neuen Lärmgebühren sollen voraussichtlich per Oktober dieses Jahres, spätestens Anfang 2027 in Kraft treten. Aus diesen Gründen bringt die verlangte Anpassung im Flughafengesetz eigentlich – aber ich sage nur eigentlich –keinen

Mehrwert. Die Zielsetzung und das Ergebnis des Bundes unterstützt auch die Zürcher Regierung, insofern können wir auch mit dieser Anpassung leben.

Der Minderheitsantrag sieht nun eine zusätzlich progressiv steigende Lärmgebühr für bestimmte Flugverbindungen vor, die wiederkehrend während des bewilligungsfreien Verspätungsabbaus starten oder landen können. Und wie ich schon vorher gesagt habe, ist es eigentlich die Kompetenz des Bundes. Aber eine neue Gebührenkategorie «Verspätungsgebühren am Flughafen Zürich», das gibt es im Moment so nicht. Und wir gehen auch davon aus, dass eine solche neue Gebührenregelung nicht mit dem Hub, dem Hub-Auftrag und der Hub-Funktion des Zürcher Flughafens vereinbar wäre. Und genau deshalb würde die Zürcher Regierung, sollte dieser Antrag mehrheitsfähig werden, mit dem Gegenvorschlag auch nicht mehr leben können.

Und lassen Sie mich noch etwas zu Genf sage: Bitte schauen Sie genau hin. Genf hat weniger Nachtruhe und Genf ist kein Hub, hat nicht diesen Auftrag des Bundes, man kann also nicht Birnen mit Äpfeln vergleichen. Vielen Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von David Galeuchet gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 114 : 59 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

§ 3 Abs. 4 und 5 werden zu Abs. 6 und 7

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

§ 3 Abs. 8

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, David Galeuchet, Rosmarie Joss, Jonas Pfister:

⁸Der Regierungsrat überwacht die Veränderung der Anzahl der vom Fluglärm stark gestörten Personen in Abstimmung mit den Vollzugsbehörden des Bundes und die Einhaltung der Nachtflugordnung. Er erstattet dem Kantonsrat jährlich Bericht über diese Entwicklung, deren Ursachen sowie über die allenfalls eingeleiteten Massnahmen. Der Kantonsrat genehmigt den Bericht.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der KEVU: Gemäss der Kommissionsmehrheit soll die Regierung künftig nicht nur über die Veränderung der Anzahl der vom Fluglärm gestörten Personen einmal jährlich Bericht erstatten, sondern auch über die Einhaltung der bundesrechtlichen Nachtflugordnung. Und der Kantonsrat soll den regierungsrätlichen Bericht zur Kenntnis nehmen. Dies ermöglicht, dass im Kantonsrat jährlich einmal eine Flughafendebatte geführt werden kann.

Eine Kommissionsminderheit ist mit der jährlichen Flughafendebatte im Kantonsrat einverstanden, beantragt aber, dass der Kantonsrat den Bericht genehmigen muss.

Eine weitere Kommissionsminderheit sieht in einer jährlichen Flughafendebatte keinen Mehrwert und lehnt deshalb die Kenntnisnahme und erst recht die Genehmigung des Berichts ab.

Erlauben Sie mir noch eine Bemerkung, weshalb ich jeweils die zweite Minderheit, die den KEVU-Mehrheitsantrag ablehnt, erwähne: Diese Minderheit stimmt ja dann trotzdem für den KEVU-Antrag. Das ist dem Abstimmungsprozedere geschuldet, es ist das kleinere Übel aus Sicht dieser Minderheit. In der Schlussabstimmung zum Gegenvorschlag wird das dann anders aussehen, dort wird diese Mehrheit ausdrücken können, dass sie eben gar keinen Gegenvorschlag will.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Mit diesem Antrag wollen wir hier im Kantonsrat ernsthaft über den Flughafenbericht diskutieren können. Diese Genehmigung impliziert, dass er auch abgelehnt werden kann. Aber auch bei einer Genehmigung können wir keine Anträge stellen. Die Nichtgenehmigung würde aber natürlich begründet und dann wüssten Regierung und Flughafen schon, was wir für den Flughafenbericht im kommenden Jahr erwarten. Eine reine Kenntnisnahme ist ein guter Schritt, reicht uns aber nicht.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Unsere aktuelle Volkswirtschaftsdirektorin wird von der neuen Regelung, dass es eine geregelte Debatte zum Flughafen hier im Rat geben wird, nicht mehr betroffen sein. Aber ich denke, der Flughafen in all seiner Wichtigkeit für unsere Volkswirtschaft hier im Kanton hat es verdient, eine geregelte Debatte im Rat zu bekommen. Aktuell wird das irgendwo in die Budgetdebatte reingepackt und dort ausgebreitet, wo es eigentlich keinen Sinn macht. Deshalb kann ich die Bürgerlichen definitiv nicht verstehen, dass sie hier im Rat nicht über den Flughafen sprechen wollen. Für uns ist es ein wichtiger Aspekt, dass der Flughafen und seine Entwicklung und eben auch die Einhaltung der Nachtflugordnung jährlich im Rat diskutiert werden. Aus unserer Sicht möchten wir aber auch dem Regierungsrat mitgeben können, ob wir mit seiner Arbeit für die Bevölkerung, für die Volkswirtschaft, zufrieden sind, und das können wir nur, wenn wir diesen Bericht genehmigen oder auch ablehnen dürfen.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Berichte liest man interessiert und nimmt sie zur Kenntnis und zieht daraus Schlüsse für die Zukunft. Ja, wir wollen über den Flughafen sprechen, aber dazu reicht auch eine Kenntnisnahme. Was soll passieren, wenn der Bericht von uns nicht genehmigt wird? Soll ein neuer Bericht über die Vergangenheit geschrieben werden? Das ist reine Ressourcen- und Zeitverschwendung.

Christa Stünzi (GLP, Horgen): Im Eintretensvotum habe ich fälschlicherweise noch von «Genehmigung» gesprochen. Ursprünglich haben wir auch hier Genehmigung vorgesehen, jedoch ist es Teil des Kompromisses, dass wir hier eine transparente Berichterstattung fordern, die Debatte hier ermöglichen. Und dafür reicht vorerst die Kenntnisnahme aus.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Die Einhaltung der Nachtflugordnung wird bereits heute von meinem Amt für Mobilität, Fachabteilung Flughafen, Luftverkehr, wahrgenommen, also das machen wir heute schon. Und wenn man verlangt, dass dies nun ausdrücklich ins Flughafengesetz geschrieben wird, dann bildet das eigentlich die heutige, bestehende Situation ab. Das heisst, wir bräuchten diese Anpassung nicht, aber es spricht ja auch nichts dagegen, dass man es fest schreibt. Was den verlangten Zusatz anbelangt, dass der Kantonsrat den Bericht zur Kenntnis nehmen kann oder darf, da möchte ich einfach nochmals daran erinnern, dass der Flughafen ein privates, börsenkotiertes Unternehmen ist. Und es darf nicht der Eindruck erweckt werden, der Kanton oder der Kantonsrat könnte hier jährlich quasi die Massnahmenpläne des Flughafens schmieden. Aber wenn es so verstanden wird, dass man sein Verhältnis zum Flughafen einmal im Jahr im Parlament zum Ausdruck bringt – und vielleicht dann der eine oder andere Vorstoss nicht nötig ist während des laufenden Jahres –, dann ist das etwas, gegen das man ja nicht sein kann.

Jetzt geht es darum, ob es eine Genehmigung oder eine Kenntnisnahme ist. Ja, wir reden von einem rückblickenden Sachverhalt, zurück, eine Berichterstattung über das letzte Jahr, über das Vorjahr. Ich kann damit leben – und auch der Regierungsrat –, dass wir diese Debatte führen, aber wir könnten nicht damit leben, dass das eine Genehmigung wäre. Denn mit einer Genehmigung will man ja zum Ausdruck bringen, dieser Bericht sei so nicht gut. Aber man kann ja nicht einen anderen Bericht schreiben, denn wir schreiben diesen Bericht seit vielen Jahren. Das ist auch die Kompetenz meines Amtes für Mobilität, dass wir halt berichten, wie die Facts und die Figures sind, einerseits zum Flughafen generell, auch im Zusammenhang mit der Eignerstrategie, aber eben auch in Bezug auf die Auswirkungen des ZFI. Also eine Genehmigung ist für uns in diesem Sinne einfach schlicht falsch und es ist auch nicht möglich. Und würde der Kantonsrat hier eine Genehmigung ins Gesetz schreiben, dann könnte der Regierungsrat damit nicht mehr leben. Und Kantonsrat David Galeuchet, wer weiss, wenn heute alles in Minne ist und es kein Referendum gibt, dann kann das Gesetz schon relativ rasch in Rechtskraft erwachsen. Und dann ist ja immer im Dezember der jährliche Flughafenbericht, da haben wir noch etwas Zeit. Vielleicht ist es dann der erste nach neuer Modalität. Vielen Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 114 : 59 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

§ 19 Abs. 1–4 unverändert.

Keine Wortmeldung, so genehmigt.

§ 19 Abs. 5

Minderheitsantrag Daniel Rensch, Markus Bärtschiger, David Galeuchet, Andreas Hasler, Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Jonas Pfister:

⁵Der Regierungsrat weist die Staatsvertretung im Verwaltungsrat an, sich bestmöglich für die Einhaltung der bundesrechtlichen Nachtflugordnung einzusetzen.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der KEVU: Zuletzt kommen wir noch zu einem Antrag, der in der Kommission keine Mehrheit fand. Eine Kommissionsminderheit möchte den Regierungsrat verpflichten, die Staatsvertretung im Verwaltungsrat anzuweisen, dass sie sich bestmöglich für die Einhaltung der Nachtflugordnung einsetzt.

Die Kommissionsmehrheit vertritt die Ansicht, dass eine solche Anweisung rechtlich kaum umsetzbar ist, und lehnt den Antrag deshalb ab.

Christa Stünzi (GLP, Horgen): Der Minderheitsantrag verlangt, dass der Regierungsrat die Staatsvertretung im Verwaltungsrat anweist, sich bestmöglich für die Einhaltung der Nachtflugordnung einzusetzen. Und hier ein Nachtrag zu den Ausführungen von Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh: Wir sind nicht der alleinige Eigentümer, das stimmt, aber der Kanton hat eine bedeutende Beteiligung an der Flughafen AG und ist damit Miteigentümer. Etwas salopp gesagt, möchten wir hier also, dass der Kanton nicht nur schöne Worte zur Nachtruhe macht, sondern eben klar die Nachtruhe als Priorität hat und im Rahmen der bedeutenden Beteiligung darauf hinwirkt, wie es in Paragraf 1 nun steht. So wird der Schutz der Bevölkerung direkt in der strategischen Führung verankert. Bundesrechtlich ist das unproblematisch. Wir erfinden hier keine neue Nachtflugordnung, sondern fordern lediglich, dass die konsequente Umsetzung der bestehenden bundesrechtlichen Ordnung auch in die Unternehmensführung Einzug hält, und damit machen wir die Nachtflugordnung zur Chefsache.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Bei den Diskussionen über das Weisungsrecht des Staates ist ein Antrag stehengeblieben. Unseren Antrag zur Slot-Vergabe haben wir, wie einleitend beschrieben, zurückgezogen. Es ist doch nichts als natürlich, dass die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG sich für die Bevölkerung und damit auch für die Einhaltung der Nachtflugordnung einsetzt. Darum darf das gerne auch explizit im Flughafengesetz stehen und darum unterstützen wir diesen Antrag.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Paragraf 19 im Flughafengesetz regelt abschliessend das Weisungsrecht. Kurz gesagt, betrifft es lärmrelevante Sachverhalte und Pistenverlängerungen. Weitere Weisungsrechte sind fruchtlos, bringen nichts, da vom Verwaltungsrat nicht durchsetzbar. Bitte lesen Sie Paragraf 10 und Paragraf 19 des Flughafengesetzes. Die Stimmbevölkerung im Kanton Zürich hat 1999 klar Ja gesagt zur privatrechtlichen Aktiengesellschaft. Auch wenn der Kanton Zürich beteiligt ist und im Verwaltungsrat Einsatz hat, muss er sich ans Obligationenrecht halten. Er hat kein Weisungsrecht und alles andere ist nicht umsetzbar.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Besten Dank, Sonja, da bin ich ganz anderer Meinung als du. Der Kantonsrat ist nicht einfach nur Beisitzer im Verwaltungsrat der Flughafen AG. Gemäss Flughafengesetz muss er mehr als einen Drittel der Verwaltungsrätinnen und -räte stellen, wir sind also nicht einfach nur Zuschauer. Bisher hat sich die Weisungsbefugnis des Kantons, wie du gesagt hast, oder der Verwaltungsräte auf die Änderung der Lage und Länge der Pisten und Gesuche um Änderungen des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung beschränkt. Neu wollen wir festhalten, dass die Staatsvertretung sich auch für die Einhaltung der Nachtflugordnung einsetzt. Das ist kein Systembruch, sondern einfach eine Selbstverständlichkeit.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Sie haben jetzt diese diversen Anträge in diesem Gegenvorschlag über sich ergehen lassen. Hier ein «Brichtli», da eine neue Gebühr, die es schon gibt, da noch irgendeine Informationspflicht. Es ist schon ein bisschen peinlich, was wir hier veranstalten, so etwas Zahnloses habe ich selten gesehen. Und das kulminiert jetzt in diesem letzten Antrag. Der soll dann dem sagen, dass er dann das machen muss und sich für das einsetzen soll. Entschuldigung, um wie viele Ecken herum wollen wir hier eigentlich politisieren? Ich finde das peinlich. Vielleicht sind dem einen oder anderen jetzt noch die Augen aufgegangen, wie unnützlich dieser Gegenvorschlag ist, und er kann sich ja bis zur Schlussabstimmung noch einmal überlegen, ob er so etwas wirklich zustimmen will. Sagen Sie Nein zu diesem Antrag und sagen Sie Nein zum Gegenvorschlag. Danke.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Der Kanton Zürich hat seine Staatsvertretung im Verwaltungsrat. Diese Personen vertreten die Interessen des Kantons und seiner Bewohner und Bewohnerinnen selbstverständlich. Jedoch vertreten sie auch die Interessen des Unternehmens Zürich Flughafen AG. Für die Mitte-Fraktion braucht es keine weiteren Definitionen der Aufgaben dieser Staatsvertretungen, wir lehnen den Minderheitsantrag ab.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Lieber David Galeuchet, du bist nicht gleicher Meinung wie ich, aber ich habe auch nichts anderes erwartet. Aber ich glaube, wir sind uns einig, dass ein Drittel keine Mehrheit ist. Ich denke, auf das können wir uns einigen. Und abgesehen eben davon ist die Staatsvertretung bereits heute gehalten, im Rahmen der Mandatsausübung die kantonalen Interessen gemäss Flughafengesetz, Flughafenpolitik und Eigentümerstrategie einzubringen. Aber ein weiteres Weisungsrecht ist nicht nötig.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Auch der Regierungsrat ist wie die Kommissionsmehrheit der Auffassung, dass eine derartige Anweisung an die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG rechtlich unzulässig ist. Bei der Flughafen Zürich AG handelt es sich – ich sage es nochmals – um eine gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft nach Obligationenrecht, eine börsenkotierte, gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft, und sie ist entsprechend eine

Gesellschaft des Bundesprivatrechts. Auch die vom Kanton abgeordneten Verwaltungsratsmitglieder haben die gleichen Rechte und Pflichten wie alle übrigen Mitglieder des Verwaltungsrates.

Nun, der aktuelle Paragraf 19 des Flughafengesetzes regelt zwei Tatbestände, bei denen der Regierungsrat und die Staatsvertretung ein besonderes Weisungsrecht haben und entsprechend dem Weisungsrecht ihre Stimme abgeben müssen. Das sind Gesuche an den Bund für die Lage und Länge der Pisten und es sind Gesuche um Änderungen des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Flugbelastung. Und diese beiden Tatbestände sind auch in den Statuten des Unternehmens als sogenannte Vetorechte verankert.

Ich möchte Ihnen einfach sagen: Das Bundesgericht hat mit Urteil vom 6. Oktober 2010 klar festgestellt, dass eine Erweiterung solcher Vetorechte ganz klar gegen die Rechtsform des Flughafens Zürich und damit gegen übergeordnetes Recht verstossen würde; das hat das Bundesgericht festgehalten. Also eine Erweiterung des Weisungsrechts, wie Sie es im Minderheitsantrag formulieren, in Paragraf 19, wäre ganz klar nicht bundesrechtskonform. Und sie würde wahrscheinlich auch nicht in den Statuten des Flughafens verankert werden, und entsprechend könnte es die Staatsvertretung auch nicht durchsetzen. Und genau deshalb möchte ich hier zuhänden des Protokolls festhalten, dass der Regierungsrat, sollte dieser Minderheitsantrag eine Mehrheit finden, den Gegenvorschlag nicht mehr unterstützen könnte. Vielen Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Daniel Rensch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 92 : 81 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Ratspräsident Beat Habegger: Damit haben wir den Gegenvorschlag durchberaten. Das Geschäft geht jetzt an die Redaktionskommission. Wir werden dann bei der Redaktionslesung auch über die Initiative abstimmen.

Das Geschäft ist für heute erledigt.