

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

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

Vorlage 5720a

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Wir können Rückweisung, Ablehnung oder natürlich Zustimmung beschliessen. Wir können an der Weisung selbst jedoch nichts ändern.

Eintreten ist gemäss Paragraph 89 litera d des Kantonsratsgesetzes obligatorisch. Es liegt je ein Minderheitsantrag von Felix Hoesch und Mitunterzeichnenden sowie von Franziska Barmettler und mit Unterzeichnenden vor, die Vorlage an den Regierungsrat zurückzuweisen.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Heute bestehen auf dem Flughafen Zürich 9500 Meter Piste, die auf drei Pisten verteilt sind. Mit dieser Vorlage sollen diese Pisten um 680 Meter auf total 10'180 Meter verlängert werden. Konkret soll die Piste 10/28 mit einer Länge von heute 2500 Metern um 400 Meter Richtung Westen auf eine neue Gesamtlänge von 2900 Meter verlängert werden und die Piste 32 soll von heute 3300 Metern um 280 Meter Richtung Norden auf eine neue Gesamtlänge von 3580 Metern verlängert werden.

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt hat das Geschäft vom Mai 2022 bis Ende März 2023 an zwölf Sitzungen beraten und dabei auch einen Augenschein am Flughafen vorgenommen. Sie hat zahlreiche Ämter, Stellen, Institutionen oder Organisationen angehört und zusätzlich schriftliche Stellungnahmen eingeholt. Damit hat sie das gesamte Spektrum der Meinungen abgeholt und abschliessend Mehrheitsentscheide gefällt.

Kernfrage heute ist, ob der Kantonsrat diese Pistenverlängerungen will oder nicht. Je nachdem fällt der Auftrag an die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG aus. Bevor ich auf diese Kernfrage eingehe, beleuchte ich aber die beiden vorliegenden Rückweisungsanträge. Eine Rückweisung würde bedeuten, dass die Vorlage an den Regierungsrat zurückgeht, der sie im Sinne der in der Rückweisung geäusserten Begehren ergänzen soll.

Der Rückweisungsantrag 1 wurde von der SP eingereicht. Gefordert ist darin eine unabhängige Beurteilung eines Verwaltungsgerichtsurteils vom September 2021, das sich zum Nachtflugverkehr äussert. Die möglichen Auswirkungen des Urteils auf das Pistensystem seien zuerst abzuklären und erst danach sei über Pistenverlängerungen zu befinden. Weitere Forderungen sind, dass begründet werden soll, wie der Flughafen Zürich land- und luftseitig die Klimaziele des Kantons Zürich

berücksichtigen könne und dass die Renaturierung der Glatt in jedem Fall voranzutreiben sei.

Die grosse Mehrheit der KEVU lehnt den Rückweisungsantrag ab. Das Bundesverwaltungsgerichtsurteil beziehe sich explizit auf das Betriebsreglement und nicht auf das jetzt diskutierte Infrastrukturvorhaben. Eine Verknüpfung des Urteils mit dem Pistenausbau sei daher nicht statthaft. Zudem seien die Klimaziele des Kantons für den Flughafen genauso verbindlich wie für alle anderen auch, dafür brauche es keine Rückweisung. Schliesslich sei es unvermeidlich, dass mit einer Rückweisung der Vorlage auch das Glatt-Renaturierungsprojekt verzögert werde.

Der zweite Rückweisungsantrag stammt von den Grünliberalen. Ihr Forderungskatalog umfasst detaillierte Forderungen zu Lärm, Nachtruhe und Bewegungszahl einerseits sowie zum Klima andererseits. Konkret in den Forderungen enthalten sind eine Begrenzung der Flugbewegungen in den Nachtrandstunden von 22 bis 23 Uhr auf 5000 und vor allem eine absolute Nachtruhe von 23 Uhr bis 6 Uhr morgens. Dass Letzteres möglich sei, beweise das Beispiel des Flughafens Frankfurt, wo gleichzeitig mit Pistenverlängerungen ebenfalls eine klare Nachtflugsperre eingeführt worden sei.

Auch diesen Rückweisungsantrag lehnt die grosse Mehrheit der KEVU ab. Der Kanton habe keine Möglichkeit, im jetzigen Schritt der Infrastrukturausbauten Rahmenbedingungen zum Projekt zu definieren oder flankierende Massnahmen anzuordnen. Betriebliche Vorgaben würden im Betriebsreglement geregelt, das sich auf die Vorgaben im entsprechenden Objektblatt des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (*SIL*) abstützen müsse. Eine Rückweisung verzögere zudem den demokratischen Prozess, weil sich das Stimmvolk frühestens nach einer erneuten Regierungsratsvorlage beziehungsweise nach einem erneuten Kantonsratsbeschluss zur Kernfrage der Pistenverlängerung äussern könne.

Und zu dieser Kernfrage komme ich nun: Heute bestehen auf dem Flughafen Zürich gemäss Betriebsreglement drei Betriebskonzepte: Das Nordkonzept kommt tagsüber zum Einsatz. Gelandet wird von Norden, gestartet wird in der Regel nach Westen und Süden. Die Kapazität dieses Konzepts beträgt rund 66 Flugbewegungen pro Stunde. Beim Ostkonzept landen die Flugzeuge am Abend ab 21 Uhr beziehungsweise an Samstagen und Sonntagen sowie an Feiertagen in Baden-Württemberg ab 20 Uhr. In diesen Zeiten landen die Flugzeuge in der Regel von Osten auf Piste 28 und starten nach Norden auf Piste 32, das heisst im Normalfall etwa 60 Flugbewegungen pro Stunde. Das Südkonzept schliesslich kommt am Morgen zwischen 6 und 7 Uhr beziehungsweise an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen von 6 bis 9 Uhr sowie bei schlechter Witterung zu allen Betriebsseiten zum Einsatz. Die Flugzeuge landen zu diesen Zeiten von Süden her und starten Richtung Norden oder Westen. Es sind unter diesem Konzept rund 50 Flugbewegungen pro Stunde möglich.

Beide Pistenverlängerungen sind insbesondere für das Ostkonzept relevant. So genügt die Länge der Piste 28 zwar unter normalen Umständen für alle Landungen. Bei schwierigeren Bedingungen, zum Beispiel bei nasser Piste, verlangen aber einzelne Piloten von Grossraumflugzeugen, die im Interkontinentalverkehr

eingesetzt werden, eine längere Landepiste. Sie werden dann auf Piste 34 umgeleitet, welche die normale Landepiste 28 kreuzt. Zudem ergibt sich dadurch, falls einmal eine Maschine durchstarten muss, ein Kreuzungspunkt in der Luft mit den startenden Flugzeugen. Die Umstellung ist machbar, erhöht aber die Komplexität des Systems. Die Verlängerung der Piste 28 nach Westen eliminiert Einzelanflüge von Grossraumflugflugzeugen auf Piste 34 weitgehend. Sie hat zahlreiche Auswirkungen auf die unmittelbare Umgebung. Zunächst einmal ist die Glatt betroffen, die überdeckt und verlegt werden muss. Dies unterbricht die Längsvernetzung des Flussraumes, was mittels Beleuchtung des Tunnels gemindert werden soll. Zudem sollen mit der Renaturierung der Glatt zusätzliche Naturwerte geschaffen werden, sodass sich insgesamt bezüglich Lebensräumen eine ausgeglichene Bilanz ergeben soll. Weiter müssen bei Verlängerung der Piste 28 die Flughafenstrasse als Haupterschliessungsachse durch das untere Glatttal, Hoch- und Mitteldruckgasleitungen, ein Retentionsfilterbecken, die Abwasserhauptableitung von Rümlang sowie die Velo- und Inlinerouten in der Gegend verlegt werden.

Die Verlängerung der Piste 32 nach Norden wird dadurch begründet, dass die Piste für startende schwere Grossraumflugzeuge zu kurz ist. Diese Flugzeuge müssen dann für den Start auf die längere Piste 34 ausweichen, die sich mit der Landepiste 28 kreuzt. Auch diese Kreuzung erhöht die Komplexität des Ostkonzepts.

Die Pistenverlängerung 32 führt dazu, dass fast alle Flugzeuge neu auf dieser Piste starten können und dass dadurch das System insgesamt weniger komplex wird. Sie hat weniger Auswirkungen auf die direkte Umgebung als die Pistenverlängerung 28. So kommt zwar ein Naturschutzgebiet neu in den Sicherheitsbereich der Piste zu liegen, es wird aber nicht direkt berührt.

Die beiden Pistenverlängerungen bewirken, dass die Kapazität des Ostkonzepts pro Stunde auf 70 Bewegungen ansteigt, und sie bewirkt Veränderungen beim Fluglärm. Im Süden nimmt die Lärmbelastung aufgrund der höheren Verfügbarkeit der Piste 28 und somit weniger Landungen auf Piste 34 ab, während sie im Gegensatz dazu im Osten durch Landungen auf Piste 28 zunimmt. Im Nordwesten und Nordosten nimmt die lärmbelastete Fläche aufgrund der vermehrt genutzten Piste 32 zu, weil diese etwas nördlicher liegt als die heute stärker genutzte Piste 34. Im Westen vermindert sich die Lärmbelastung leicht, weil die Piste 28 am Tag weniger Starts, dafür mehr Landungen aufweist.

Aufgrund dieser vermehrten Nutzung der Piste 28 für Landungen und den damit verbundenen Rollbewegungen steigt die Lärmbelastung in Rümlang im Nahbereich zum Flughafen nachts stärker als tagsüber. Die Pistenverlängerungen und die damit verbundenen Auswirkungen kosten zusammen geschätzt 250 Millionen Franken. Sie beanspruchen 26 Hektaren Landwirtschaftsland, wovon 20 Hektaren Fruchtfolgeflächen sind, die zu kompensieren sind. Sämtliche aufgezeigten Auswirkungen und Veränderungen können im Rahmen der aktuell gültigen Gesetze abgewickelt werden.

Die KEVU beantragt mit 8 zu 7 Stimmen, der Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG den Auftrag zu erteilen, der Einrichtung eines Plangenehmigungsgesuchs für die Verlängerung der Pisten 28 und 32 zuzustimmen. Die

Mehrheit der Kommission argumentiert, die Pistenverlängerungen würden nicht zum Ausbau der Kapazität, sondern zu deren Konsolidierung in den Spitzenzeiten auch bei anspruchsvollen Wettersituation führen. ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Herr Hasler, Ihre Redezeit ist ziemlich abgelaufen, Sie haben noch einen Satz. (*Zwischenruf von Andreas Hasler: «20 Minuten!»*) Nein, Sie haben zehn Minuten.

Andreas Hasler fährt fort: Ich habe nur zehn Minuten? Ich werde in diesem Falle noch ein zweites Mal sprechen später, nichts für ungut.

Sie haben gehört, dass die KEVU mit 8 zu 7 Stimmen für die Pistenverlängerung gestimmt hat und das ist zurzeit gerade der wesentliche Punkt. Ich komme dann noch einmal.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: 20 Minuten war das alte Gesetz, das neue ist aber schon eine Zeitlang in Kraft.

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, Rosmarie Joss:

Die Vorlage 5720 wird mit folgenden Aufträgen an den Regierungsrat zurückgewiesen:

1. Es ist von einer unabhängigen Fachinstanz wie der EMPA eine Beurteilung des Bundesverwaltungsgerichtsurteils A-3484/2018 ff. vom 7. September 2021 zum Nachtverkehr am Flughafen Zürich zu erarbeiten.

2. Es ist zu begründen, wie der Flughafen Zürich land- und luftseitig die Klimaziele des Kantons Zürich berücksichtigen kann.

3. Die Glattrenaturierung ist dennoch voranzutreiben.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Die Pistenverlängerungen sind das in Beton gegossene Potenzial für mehr Flugverkehr, mehr Lärm und mehr Klimaerwärmung, das lehnen wir ab. Doch zu Beginn der heutigen bewegenden und luftigen Debatte erläutere und begründe ich unseren Rückweisungsantrag:

Der Antrag des Regierungsrates 5720 zu den Pistenverlängerungen wurde uns am 19. Mai 2021 überwiesen. Am 7. September 2021 erging das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts mit dem Übertitel «Flughafen Zürich – Nachtverkehr muss überarbeitet werden». Also erging das Urteil erst nachdem die Vorlage zu den Pistenverlängerungen erarbeitet und überwiesen wurde, aber natürlich haben wir in der KEVU auch darüber gesprochen. Für mich ist das Fazit klar: Der Flughafen will Fakten schaffen, tonnenweise Beton ausbreiten, die Glatt überdecken, und das ohne zu wissen, wie in Zukunft der Nachtverkehr abgewickelt werden wird, und das mit der Begründung, die Verspätungen zu minimieren. Dieser Widerspruch konnte mir in der KEVU nicht schlüssig nachvollziehbar erklärt werden, und eine echt unabhängige Fachinstanz haben wir dazu auch nicht angehört, sondern nur die Volkswirtschaftsdirektion und die Flughafen Zürich AG haben dazu Stellung genommen, und diese beiden sind wahrlich nicht neutral. Das ist kein

seriöser Umgang mit so einem bedeutenden Urteil. Darum verlangen wir in diesem Rückweisungsantrag, den ganzen Nachtverkehr am Flughafen Zürich gründlich zu überarbeiten und erst dann fundiert über Pistenverlängerungen zu diskutieren. Im Rückweisungsantrag habe ich namentlich die eidgenössische Materialprüfungsanstalt EMPA erwähnt, da sie alle Lärmgutachten zum Flughafen macht. Wenn es aber eine andere unabhängige Fachinstanz ist, bin ich auch zufrieden, zum Beispiel, um den juristischen Aspekt noch stärker zu beleuchten.

Im gleichen Antrag behandle ich auch die Klimaziele des Kantons Zürich. Denn für uns ist klar, dass die Pistenverlängerungen das Potenzial für mehr Flugpassagiere bieten, mehr dazu später. Aber mir ist alles andere als klar, wie dies jemals mit den wichtigen Klimazielen vereinbart werden kann. Auch dieser Aspekt muss in einer neuen Vorlage viel besser dargelegt werden. Und drittens verweise ich im Antrag auch noch auf die bestehende Glatt-Renaturierung. Ein Teil davon geht auf Ersatzmassnahmen der fünften Bauetappe des Flughafens zurück, also im Wesentlichen auf das Dock Midfield. Dieser Ersatz von Biodiversitätsflächen ist seit dem Jahr 1999 ausstehend. Das darf in Zeiten der Biodiversitätskrise nicht noch weiter verzögert werden. Aus diesen drei Aspekten bitte ich Sie alle, diese Vorlage an den Regierungsrat zurückzuweisen, sodass uns mit diesen Forderungen eine neue und bessere Vorlage vorgelegt werden kann.

Zum Antrag der GLP: Ich freue mich, dass auch sie das politische Instrument der Rückweisung gewählt hat. Mit Ihren Forderungen zur Nachtruhe bringen Sie einen wichtigen Punkt ein, den wir natürlich auch unterstützen. Der Block b) zum Klima ist im Wesentlichen eine feinere Definition des Auftrags, den wir in unserem Antrag in der zweiten Forderung auch gestellt haben. Somit unterstützen wir in der Summe den Antrag natürlich. Ich finde es äusserst bedauerlich, dass die Zürcher Regierung hier unter der Führung der Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh keinerlei Verständnis und Flexibilität für unsere Forderungen findet. Das ist ein klares Zeichen, wie eng der Filz zwischen Flughafen und Regierung ist, was sich durch die Parteispenden ja auch gezeigt hat.

Zum Start in die Hauptdebatte gehe ich auf die vier Ziele des Flughafens ein, warum die Pisten verlängert werden sollen. Erstes Ziel des Flughafens, Reduktion der Komplexität: Der Flugbetrieb in Zürich Kloten ist vor allem deshalb an der Grenze der bewältigbaren Komplexität, weil auf Teufel komm raus möglichst viele Flüge abgewickelt werden. Zweites Ziel des Flughafens, Erhöhung der Sicherheitsmarge: Ich bin froh, hat hier der Flughafen seine Begrifflichkeit angepasst. Anfangs war immer die Rede davon, die Sicherheit zu verbessern. Das impliziert, dass der Flughafen heute nicht sicher betrieben würde. Das ist aber zum Glück nicht der Fall. Die Sicherheitslage muss aber nur erhöht werden, weil noch mehr Flüge abgewickelt werden sollen. Drittes Ziel des Flughafens, weniger Verspätungen und Nachtflüge: Das ist ein ehrenwertes Ziel, das ich begrüsse. Aber solange mir weder Flughafen noch Volkswirtschaftsdirektorin dazu irgendeine verbindliche Aussage machen, ist das nur heisse Luft und ein vages Ziel; das reicht bei weitem nicht. Viertes Ziel des Flughafens, weniger Lärmbetroffene: Dieses Ziel wird mit den längeren Pisten wohl tatsächlich erreicht. Das sage ich

insbesondere als Volksvertreter aus dem Norden der Stadt Zürich, wo dank geplantem neuen Pistennutzungskonzept weniger Fluglärm wäre. Ob aber nicht dank den verlängerten Pisten schlussendlich mehr geflogen würde und damit auch bei uns mehr Lärm entstünde, müsste sich erst noch zeigen. In Abwägung aller Argumente reicht mir dieser Kirchturm aber sicher nicht, um die Pistenverlängerungen zu unterstützen.

Dann komme ich unabhängig noch zu weiteren Erwägungen: Die Pistenverlängerungen sind, wie gesagt, das in Beton gegossene Potenzial für mehr Flugverkehr. Heute werden die Slots für Starts und Landungen so vergeben, dass das Nordkonzept 66 stündliche Flugbewegungen zulässt. Dabei wird ignoriert, dass in Zürich ab und zu Westwind weht und das Flug-Ostkonzept mit nur 62 Flugbewegung realisiert werden muss. Und im gültigen Sachplan Infrastruktur Luftfahrt steht im Objektblatt ZH 1, dass zumindest eine Kapazität von 70 Flugbewegungen pro Stunde angestrebt wird. Fazit: Mehr Flugbewegungen sind möglich und werden angestrebt, also mehr Lärm und mehr Klimaerwärmung. Weder die Flughafen Zürich AG noch die Volkswirtschaftsdirektion sind bereit, verbindlich zu garantieren, dass die Nachtruhe ab 23 Uhr eingehalten wird und die Kapazität eingefroren wird. Die vagen Versprechungen reichen nicht.

Auch unbestritten ist, dass grössere Flugzeuge auf den längeren Pisten landen und starten können. Das führt zu mehr Flugpassagieren und letztlich auch zu mehr ausgestossenem CO₂ und mehr Lärm. Trotz den technischen Fortschritten, die aber immer nur im Prozentbereich sind, werden wir so niemals zu netto null kommen. Zur Klimawirkung der Fliegerei wird Nicola Siegrist später noch mehr sagen.

Gleich neben der Klimathematik kommt bei diesem Projekt auch die Biodiversitätskrise ins Spiel. Durch die Glattüberdeckung wird die Renaturierung des Flusses auf einem ganzen Stück verunmöglicht, also genau das Gegenteil dessen, was wir zur Förderung der Biodiversität machen sollten. Und es gibt auch rechtliche Bedenken, ob die Glattüberdeckung wirklich alternativlos ist. Aber zum Glück gibt es neben dem Kantonsrat mit den politischen Entscheiden auch noch einen Weg durch die Gerichte, auch wenn ich diesen anderen überlasse.

Gegen Ende möchte ich aber doch betonen, dass wir von der SP zur Globalisierung stehen. Dazu gehört auch die Erreichbarkeit für Waren, Familienbesuche, wirtschaftlichen Austausch und ab und zu auch für die Ferien – aber nicht immer mit dem Flugzeug. Wir müssen das Wachstum der Fliegerei beenden, denn auf einem verbrannten Planeten sind die verlängerten Pisten reichlich sinnlos. Und es gibt Alternativen, Destinationen, die mit dem Zug erreichbar sind. Und wir müssen ab und zu auch verzichten, auch wenn mein Glaube an die Eigenverantwortung sehr klein geworden ist. Fazit: Die Pistenverlängerungen sind das im Beton gegossene Potenzial für mehr Flugbewegungen, mehr Lärm und mehr Klimaerwärmung. Darum lehnen wir von der SP die Pistenverlängerungen und damit die Vorlage 5720 entschieden ab. Sollte der Rat anders entscheiden, werden wir zusammen mit den Grünen und der AL das Referendum ergreifen und dem Volk in dieser Sache das letzte Wort überlassen. Und sollten wir in der Mehrheit sein, so wird wohl von der anderen Seite das Referendum ergriffen, und auch dann werden

wir im Abstimmungskampf mit unseren Argumenten die Mehrheit der Zürcher Wählerschaft überzeugen. Herzlichen Dank.

Minderheitsantrag Franziska Barmettler, Thomas Wirth:

Die Vorlage 5720 wird an den Regierungsrat zurückgewiesen mit dem Auftrag, dem Kantonsrat zusammen mit der Vorlage zur Pistenverlängerung die folgenden verbindlichen flankierenden Massnahmen vorzulegen:

a) Lärm, Nachtruhe und Bewegungszahl

– Die Optimierung des Flugbetriebs durch die Pistenverlängerungen soll zu mindestens 2/3 zugunsten der Reduktion der Lärmbelastung der Bevölkerung gehen und darf zu maximal 1/3 zugunsten der Kapazität nutzbar sein.

– In der Nachtrandstunden von 22.00 bis 23.00 Uhr dürfen maximal 5000 Bewegungen erfolgen. Zwischen 23.00 und 06.00 Uhr gilt eine absolute Nachtruhe.

– Die Bewegungszahl darf 320 000 Bewegungen pro Kalenderjahr nicht überschreiten.

b) Klima

– Der Betrieb des Flughafens Zürich ist spätestens 2040 zu 100% erneuerbar und klimaneutral.

– Der Flugbetrieb am Flughafen Zürich ist spätestens 2050 CO2-neutral.

– Eine Kompensation des RFI-Faktors des Flugbetriebs für eine Klimaneutralität ist 2050 durch geeignete Massnahmen erreicht.

– Zwischenziele im Flugbetrieb müssen nicht zwingend einen linearen Absenkpfad erfüllen.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Gerne begründe ich den Rückweisungsantrag der Grünliberalen. Hätte dieser einen Titel, so würde dieser lauten: Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg.

Die Grünliberalen sind sich der grossen Bedeutung des Flughafens Zürich für einen dynamischen Metropolitanraum Zürich und für die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Schweiz bewusst. Als international gut vernetztes Land und starke Exportnation ist die Schweiz auf funktionierende Anbindungen ins Ausland angewiesen. Auch wenn die Erfahrungen aus der Covid-Pandemie gezeigt haben, dass beispielsweise viele Geschäftsreisen durch virtuelle Meetings ersetzt werden können, wird es stets eine gerechtfertigte Nachfrage nach Flugverbindungen geben. Wir Grünliberalen anerkennen aber auch, dass Fliegen zu den aufwendigsten, energieintensivsten und schadstoffreichsten Mobilitätsarten gehört. Wegen den Auswirkungen auf Bevölkerung, Klima und Atmosphäre darf der Luftverkehr nur dann zum Zuge kommen, wenn ökologischere und nachhaltigere Alternativen nicht möglich oder sinnvoll sind. Anpassungen am Pistenystem müssen aus Sicht der Grünliberalen vor diesem Hintergrund beurteilt werden. Konkret

gilt es zu bewerten, welche Auswirkungen die Pistenverlängerungen auf die Sicherheit und Stabilität des Flugbetriebs, auf das Klima sowie auf die Anwohner haben. Für Letztere sind Lärmschutz und Verspätungsabbau relevante Faktoren. Beginnen wir mit Sicherheit und Stabilität: Das heutige Pistensystem ist seit 45 Jahren unverändert und aus flugtechnischer Sicht nicht ideal, da insbesondere heikle Kreuzungspunkte zwischen Starts, Landungen und Durchstartmanövern existieren. Klammerbemerkung: Diese Kreuzungspunkte haben primär einen Einfluss auf die Kapazität und Stabilität, nicht aber auf die Sicherheit. Die Sicherheit ist in allen Betriebskonzepten stets gewährleistet.

In diesem Pistensystem haben nun die Verlängerung der Pisten 28 und 32 in erster Linie Auswirkungen auf das Ostkonzept, wir haben es vorhin gehört. Dieses Betriebskonzept wird vor allem abends ab 21 Uhr angewendet, weil dann Deutschland den Luftraum sperrt. Sie lassen zu, dass dann die Landungen unabhängig von der Wetterlage und anderen Randbedingungen weitgehend auf Piste 28 und die Starts auf Piste 32 abgewickelt werden können. Damit kann der Betrieb abends fast durchwegs nach dem Ostkonzept durchgeführt werden, im Vergleich zu heute sind weniger Betriebsumstellungen nötig. Die Umrollung der Piste 28 bewirkt, dass rollende Flugzeuge im Gegensatz zu heute die Piste 28 nicht mehr kreuzen müssen. Beide Anpassungen haben das Potenzial, den Flugbetrieb stabiler zu machen und Verspätungen zu reduzieren.

Das ist gut, aber nun kommt das Aber: Dieses Potenzial existiert nur, sofern die neugeschaffenen Freiheiten nicht zugunsten der Kapazität ausgereizt werden. Wir Grünliberalen sind uns bewusst, dass die heutigen wirtschaftlichen Anreize dazu führen, dass Verbesserungen im Pistensystem immer auch zugunsten eines Kapazitätsausbaus genutzt werden. Konkret geht es um eine mögliche Erhöhung von heute 66 auf 70 Flugbewegungen pro Stunde im Nordkonzept und von 62 auf 70 im Ostkonzept, dies jeweils in Spitzenzeiten. Dieser Spielraum ist also relativ eng, aber er existiert. Eine allfällige Kapazitätserhöhung wiederum steht im Widerspruch zu den anderen genannten Grundsätzen der Grünliberalen, dem Schutz der Bevölkerung und des Klimas. Zwar werden modernere Flugzeugflotten immer effizienter und ab 2030 ist eine Beimischquote von synthetischen Flugtreibstoffen vorgesehen. Dennoch haben potenziell mehr Flüge vorläufig immer auch negative Auswirkungen auf das Klima. Beim Lärm ist es ähnlich. Die Pistenverlängerung führt dazu, dass gewisse Gebiete profitieren und andere mehr Fluglärm haben werden, aber grundsätzlich führen auch hier mehr Flüge zu mehr Lärm.

Da somit die Ampel nicht bei allen Punkten auf Grün ist, fordern wir Grünliberalen mit unserem Rückweisungsantrag, dass die Vorlage in ebendiesen Punkten angepasst wird. Konkret fordern wir, dass die Optimierung des Flugbetriebs durch die Pistenverlängerungen hauptsächlich zugunsten der Reduktion der Lärmbelastung und nur minimal zugunsten der Kapazität genutzt werden. Die Beschränkung auf maximal 320'000 Flugbewegungen ist unbedingt einzuhalten. Wir fordern weiter ein Nachtflugverbot von 22 Uhr bis 6 Uhr morgens. Die Zeit zwischen 22 Uhr und 23 Uhr darf nur für den Verspätungsabbau genutzt werden. Ab 23 Uhr gilt absolute Nachtruhe. Die Randstunde am Morgen vor 7 Uhr soll nur für den Interkontinentalflughafen offen sein. Und punkto Klimaschutz fordern wir, dass

der Betrieb des Flughafens Zürich spätestens 2040 zu 100 Prozent erneuerbar und klimaneutral ist und der Flugbetrieb am Flughafen Zürich spätestens 2050 CO₂-neutral. Zwischenziele im Flugbetrieb müssen dabei nicht zwingend einen linearen Absenkpfad erfüllen. Diese Forderungen sind nicht unrealistisch, aber wichtig. Die maximale Bewegungszahl ist bereits gesetzlich vorgeschrieben und die Klimaziele der Flughafen Zürich AG und der SWISS (*Fluggesellschaft*) bereits so festgesetzt. Die genannten Anpassungen könnten im SIL, aber auch im Betriebsreglement vorgenommen werden.

Mit unserem Rückweisungsantrag sagen wir Grünliberalen, dass wir nicht per se gegen die Pistenverlängerungen sind. Wir sind eine progressive Partei, die mit der Zeit geht, und wir wollen nicht im Status quo verharren. Wir verlangen aber mehr Verbindlichkeit betreffend Klimaschutz, Kapazitätsausbau und Verspätungsabbau. Wir geben der Flughafen Zürich AG nicht einfach einen Blankoscheck, denn wir stehen für eine Wirtschaft, die auch für die Gesellschaft und die Natur Verantwortung übernimmt. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg, und genau diesen Willen vermissen wir beim Regierungsrat und bei der Flughafen Zürich AG. Der Regierungsrat hat es versäumt, die Weisung zu den Pistenverlängerungen mit flankierenden Massnahmen zu begleiten. Sie argumentieren nach wie vor, dass die Pistenverlängerung der Bevölkerung zugutekomme und dass es nicht um eine Kapazitätserweiterung gehe. Aber mit einem Hochglanzprospekt gewinnt man doch keine Volksabstimmung. Die Bevölkerung wird dies nicht einfach so durchwinken. Aus Sicht der Grünliberalen hat es die Flughafen Zürich AG seit Jahrzehnten verpasst, einen vertrauensvollen Dialog mit Bevölkerung und Parlament aufzubauen. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass wiederholte Überschreitungen der Grenzwerte beim Verspätungsabbau sowie beim Fluglärmindex keine Konsequenzen haben. Gerade um dieses Vertrauensproblem der Bevölkerung anzugehen, braucht es verbindliche flankierende Massnahmen. Diese Vorlage ist die einzige und die letzte Möglichkeit für die Bevölkerung, sich zu den Pistenverlängerungen zu äussern. Alle weiteren Schritte bis zur Inbetriebnahme der Pistenverlängerungen werden über nationale Instrumente bewilligt. Deshalb braucht es jetzt eine Verbesserung. Back tu Sender!

Wir bitten Sie deshalb, unserem Rückweisungsantrag zuzustimmen. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Sollte die Rückweisung nicht zustande kommen, wird die GLP-Fraktion die Vorlage ablehnen. Den Rückweisungsantrag der SP lehnen wir ebenfalls ab, da er im Gegensatz zu unserem Antrag inhaltlich nur indirekt mit der Vorlage verknüpft ist. Ich danke Ihnen.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Kurz zur Klärung, weil etwas Unsicherheit besteht, wie die Debatte abläuft. Ich gebe jetzt zuerst Sprecherinnen und Sprechern aller Fraktionen für jeweils maximal zehn Minuten das Wort, und nachher ist freie Debatte, Redezeit fünf Minuten, bevor dann die Regierungsrätin spricht und wir anschliessend zuerst über die beiden Minderheitsanträge abstimmen. Einfach damit es klar ist, dass jetzt zuerst die Fraktionen zehn Minuten, nachher alle anderen fünf Minuten Redezeit haben.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Liebe Gäste auf der Tribüne, es scheint sehr viel Interesse an diesem Geschäft zu herrschen, und es freut mich sehr, den Reigen der Fraktionssprecher an diesem Morgen zu eröffnen. Es ist, glaube ich, wenn ich die Rednerliste anschau, nicht vermessen anzunehmen, dass dann auch noch ein paar andere das Wort ergreifen werden.

Nun, wo fängt man bei einem so umstrittenen und weitreichenden Geschäft an? Ich bin froh, dass der geschätzte Herr KEVU-Präsident schon einiges zu den technischen Details gesagt hat. Ich kann mir somit Ausführungen zu Anflugkonzepten und Flugrouten und sonstigen eher trockenen Finessen rund um dieses Geschäft sparen. Ich nehme es gerne vorweg, die SVP wird der vorberatenden Kommission folgen. Sie wird dieser Vorlage grossmehrheitlich zustimmen und alle Minderheitsanträge ablehnen.

Die Überlegungen, die zu dieser Entscheidung geführt haben, lassen sich in drei Hauptargumente zusammenfassen: mehr Sicherheit, bessere Pünktlichkeit, mehr Nachtruhe. Mit der Verlängerung der beiden Pisten 28 und 32 fallen zahlreiche Wenn und Aber im Flugbetrieb weg. Es müssen von den Flugzeugen weniger Pisten und Flugwege gekreuzt werden, was die Sicherheitsmarge im Betrieb deutlich erhöht. Flugzeuge müssen am Boden weniger weite Strecken zurücklegen und Starts und Landungen bleiben auch bei widrigen Wetterumständen im vorgesehenen Ablauf ohne Einschränkungen möglich, also etwa, wenn die Pisten nass sind oder wenn starke Winde herrschen. Damit kommt es zu weniger Verspätungen und somit auch zu weniger Flugbewegungen in der besonders sensiblen halben Stunde nach 23 Uhr. Kurz: Der Betrieb des Flughafens wird sicherer, besser planbar, er wird berechenbarer, stabiler und somit auch effizienter, und dies alles ausdrücklich – ausdrücklich! –, ohne dass damit die Kapazität beziehungsweise die Anzahl Flugbewegungen erhöht würde. Der angestrebte Sicherheits- und Effizienzgewinn birgt für alle Beteiligten nur Vorteile: weniger Stress und Hektik für die Angestellten des Flughafens, bessere Planbarkeit für die Airlines und die Flugzeugbesatzungen, weniger Verspätungen und verpasste Anschlussflüge und somit auch weniger Ärger für die Passagiere, weniger Lärm nach 23 Uhr und ganz generell – der Regierungsrat hat das ja in den diversen Stellungnahmen schlüssig dargelegt – eine generelle Reduktion der Anzahl durch Fluglärm betroffener Personen; dies deshalb, weil vermehrt weniger dicht besiedelte Gebiete überflogen würden. Dies entspricht klar den politischen Vorgaben und wird sich auch positiv auf den ZFI (*Zürcher Fluglärmindex*) auswirken, das hat ja auch Felix Hoesch vorhin – das freut mich – ausdrücklich anerkannt. Also man kann wirklich von einer klaren Win-win-Situation sprechen. Und was darüber hinaus natürlich auch nicht unerwähnt werden bleiben darf: Der Flughafen mit seinen internationalen Anbindungen ist für die ganze Schweiz und insbesondere für den Wirtschaftsstandort Zürich von unschätzbarem Wert. Die SVP anerkennt die unverzichtbare Rolle des Flughafens für unser Land und die Volkswirtschaft des Kantons Zürich und unterstützt daher grundsätzlich sämtliche Massnahmen, die die Qualität des Flughafens langfristig erhalten.

Da sind meiner Meinung nach alles nachvollziehbare nüchterne Argumente. In einer normalen Welt würde man dieser Vorlage daher auch ohne grosse Diskussion zustimmen, auf Neudeutsch würde man von einem «no-brainer» sprechen. Nicht so beim Flughafen, das haben die Voten der beiden Vorredner bereits gezeigt, mit denen sie uns einen Vorgeschmack auf die heutige Debatte gegeben haben. Die Gegnerschaft wird versuchen, aus diesem trockenen – ganz bewusst sage ich das –, aus diesem trockenen Bauvorhaben eine Klima- und Wachstumsdiskussion zu machen. Das darf niemanden überraschen, schliesslich würden die fortschritts- und wohlstandsfeindlichen Kräfte in diesem Rat den Flugverkehr am liebsten gleich ganz verbieten. Und da überrascht es natürlich nicht, dass selbst eine minime und äusserst sinnvolle bauliche Anpassung des Pistensystems mit Hauen und Stechen bekämpft wird. Gerade bei dieser Vorlage ist das Klimaargument aber besonders fehlgeleitet. Denn wie ich bereits ausgeführt habe und auch der KEVU-Präsident ausgeführt hat und wie sich auch sachlich nachvollziehen lässt, wird die geplante Pistenverlängerung keine Kapazitätserweiterung zur Folge haben. Folglich stellt die Vorlage auch keine – ich sage es jetzt ein bisschen laienhaft – Vergrösserung des Flughafens dar. Dies zeigt letztlich für mich klar: Die Gegner auf der anderen Seite dieses Saals haben keinerlei sachliche Gründe für ihre Opposition. Sie lehnen einfach aus Prinzip alles ab, was mit dem Fliegen zu tun hat. Aber eben, gerade von den Vertretern der grünen Endzeit-Sekte sind wir es ja gewohnt, dass sie in ihrem Wahn, noch jedes Gramm CO₂ einzusparen, schon lange nicht mehr empfänglich sind für rationale Argumente.

Darüber hinaus gibt es selbstredend auch noch die Gegnerschaft aus den von Fluglärm besonders betroffenen Gemeinden. Niemand in diesem Saal bestreitet die negativen Auswirkungen des Fluglärms auf die Lebensqualität, da sind wir uns hoffentlich alle einig, und es wird mit dieser Vorlage tatsächlich eine gewisse regionale Verlagerung des Fluglärms geben. Man kann die Opposition von Vertretern aus Gemeinden, die mit zusätzlicher Lärmbelastung zu rechnen haben, also durchaus verstehen. Somit werden auch aus unserer Fraktion daher einige Kollegen, teils Mitglieder kommunaler Exekutiven, gegen diese Vorlage stimmen. Doch auch hier gilt: Fluglärm an sich eignet sich nicht als generelles Argument, um diese Vorlage abzulehnen. Denn unter dem Strich wird der Effizienzgewinn im Flugbetrieb zu weniger Fluglärm betroffenen führen, als es heute der Fall ist, und das insbesondere nach 23 Uhr.

An dieser Stelle noch ein Wort zur problematischen Verknüpfung der Vorlage mit dem Renaturierungsprojekt der Glatt, welches nördlich der Piste 28 einen massiven Verlust von Fruchtfolgeflächen zufolge hätte, ein Projekt, das ja mit der heute besprochenen Vorlage direkt gar nichts zu tun hat. Hier verlangen wir nachdrücklich Planungsvarianten für den Glattverlauf, die die Fruchtfolgeflächen nicht oder nur minimal berühren. Kollege Martin Hübscher wird sich dazu aber später noch eingehender äussern.

Dies bringt mich langsam zum Schluss: Sagen Sie Ja zu dieser Vorlage, sagen Sie Ja zu einem vernünftigen und nützlichen Ausbau unserer Flughafeninfrastruktur, die, das habe ich jetzt noch gar nicht erwähnt, vollständig von der Flughafen Zürich AG finanziert wird und die den Steuerzahler keinen müden Rappen kosten

wird. Es wäre für unseren Wirtschaftskanton ein Armutszeugnis, wenn selbst ein solch bescheidenes Ausbauprojekt nicht mehr genehmigt würde. Ich erinnere Sie daran, es geht darum, das seit 1976 unveränderte Pistenystem am Flughafen Zürich um gerademal 7 Prozent zu verlängern. Unsere Ur- und Ururgrossväter haben Wasser und Atomkraftwerke gebaut. Sie haben das dichteste Zugnetz der Welt gebaut. Sie haben Brücken, Tunnel und Bahnhöfe, sie haben die Autobahn gebaut und natürlich auch den Flughafen. Hätte man damals ein derart rückwärtsgewandtes Weltbild an den Tag gelegt wie die fortschritts- und wohlstandsfeindlichen Kräfte in diesem Saal, würden wir heute noch in grauer vorindustrieller Zeit leben. Seien Sie fortschrittlich, sichern Sie diese für unseren Standort zentrale Infrastruktur und sagen Sie Ja zu den Pistenverlängerungen. Besten Dank.

Markus Bärtschiger (SP, Schlieren): Lassen Sie mich einige simple ökonomische Betrachtungen machen: Wieso investiert die Flughafen Zürich AG in die Pistenverlängerung? Dazu schreibt sie in der Broschüre «Pistenverlängerung, Fakten und Hintergründe» das Folgende: «Die Sicherheit des Flugbetriebs hat für die Flughafen Zürich AG oberste Priorität.» Okay. «Die Flughafen Zürich AG hat ein betriebliches Interesse an der besseren Einhaltung des Flugplans und der Reduktion der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung.» Okay. «Es gibt keine alternativen Massnahmen im Flugbetrieb.» Na ja. Gleichzeitig verweist die Flughafen Zürich AG auf ihre Wichtigkeit als das Schweizer Tor zur Welt. Das wird unterstrichen mit volkswirtschaftlichen Kennzahlen zum Flughafen, welche alle fünf Jahre erhoben werden. Dabei werden die Effekte des Flughafens als Verkehrsdrehschleife, aber auch als Einkaufszentrum und als Ausflugs- und Erlebnisort betrachtet. So weit, so gut. Als börsenkotiertes Unternehmen ist es wohl erstrangiges Ziel, Gewinne – mindestens langfristig – zu machen. Wie muss deshalb die Finanzierung der Pistenverlängerung erfolgen, insbesondere, wenn man weiss, dass das Einkaufszentrum als weiteres Gewinnzentrum auch im Wettbewerb steht? Die Preise für Starts und Landungen müssen entweder erhöht werden, was bedeutet, dass der Flughafen insgesamt für die Fluggesellschaften weniger attraktiv wird, was der vielbeschworenen Wichtigkeit als das Schweizer Tor zur Welt widersprechen würde, oder, was viel wahrscheinlicher sein wird, es müssen mehr Flugpassagiere und somit mehr Einnahmen generiert werden. Das wiederum führt zu vermehrten Flugbewegungen und/oder grösseren Maschinen, was wiederum auch zu mehr Verspätungen führt. Und dies wiederum bedeutet nichts anderes, als dass es wieder mehr Flugbewegung in den Randstunden gibt, was nichts anderes heisst, als dass es wieder mehr Lärmbelastung geben muss.

Wenn schon, wie ich vorher zitiert habe, die Reduktion der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung so wichtig ist, dann könnte auch ein Verzicht auf gewisse Flugbewegung angebracht sein. Darüber wird aber kaum oder wohl eher gar nicht nachgedacht, da steht dann wohl der Gewinn doch an erster Stelle. Womit wir bei der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens beziehungsweise den volkswirtschaftlichen Folgen der Vorlage sind: In der von der Flughafen Zürich AG gepushten und hochgelobten Studie der INFRAS (*Schweizer Forschungszentrum*) zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Zürich, im Kurzbericht vom

16. November 2022, kommt das Wort – und jetzt müssen Sie zuhören –, das Wort «Umwelt» oder der Begriff «externe Effekte» erst im Literaturverzeichnis vor, das Wort «Lärm» gar nicht. Wie wollen Sie so eine Aussage zur volkswirtschaftlichen Bedeutung machen?

An jedem Grundlagen-Volkswirtschafts-Kurs lernt man heute, dass alle Effekte, sowohl die positiven wie auch die negativen, zur Bewertung der volkswirtschaftlichen Bedeutung eines Unternehmens oder einer Branche einbezogen werden müssen. Wir werden dauernd eingelullt von Daten zu den positiven Effekten, aber kaum aufgeklärt, was denn in Franken und Rappen die negativen Effekte des Flugbetriebs ab Zürich sind, genauso auch bei dieser Vorlage. Das vorher behandelte Postulat «Transparenz bei der Beurteilung von Regulierungsfolgeabschätzungen» (*Vorlage 5793*) lässt grüssen. Es kommt mir so vor, wie wenn wir es hier mit einem klassischen Fall von «To be on the Aviation-Map» zu tun haben. Weltweit gelten Flughäfen als Instrumente, um das Prestige einer Region zu steigern. In den USA heisst dieses Phänomen, wie gesagt «To be on the Aviation-Map». Die Folge ist eine grosse Neigung, Flughäfen auf Kosten der Steuerzahler zu gross zu bauen oder zu betreiben, ganz nach dem Motto: Jede Gemeinde, die stark genug ist, einen ansehnlichen Flughafen zu unterhalten, ist eine Gemeinde, die zählt. Das ist aufschlussreich. Sie versöhnt die empirischen Ergebnisse zu den Wirkungen von Flughäfen mit dem betrachtenden Handeln. Es geht gar nicht darum, durch Flughäfen zu wachsen, wie immer gesagt wird, sondern darum, die eigene Stärke nach aussen zu dokumentieren.

Zum Schluss noch dies, ein Zitat, welchem ich mich voll und ganz anschliessen kann, aus einem Bericht der Deutschen Bank, erstellt im Auftrag der Flughafen Zürich AG, wohlverstanden bereits im Jahr 2006, aber es gilt leider immer noch: «Die Hoffnung bleibt, dass in den folgenden Monaten eine politisch verlässliche Lösung erarbeitet wird, die den wirtschaftlichen Notwendigkeiten des Flughafens Zürich und den berechtigten Interessen der Bürger hinsichtlich der Verringerung von Fluglärm Rechnung trägt.» Entsprechend ist die SP im Moment für die Rückweisung beziehungsweise die Ablehnung der Vorlage.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Die Flut der Zuschriften im Briefkasten und in der Inbox zeigt es bereits in den letzten Wochen an: Der Kantonsrat nähert sich einem der heissesten Geschäfte in dieser Legislatur. Studiert man die Pamphlete und die Mails, dann wähnt man sich fast in einer Art Glaubensdebatte. Und wie es sich für echte Glaubensdebatten eben gehört, wird auch nicht an Positionsbezügen, Unterstellungen, Einschätzungen, leicht nötigen Auflagen gespart. Interessanterweise sagen alle «ja, wir stehen hinter dem Flughafen», viele schieben aber noch ein Aber hinten nach. Wir von der FDP, wir sehen das anders. Wir stehen tatsächlich hinter dem vor Flughafen ohne Wenn und Aber. Heute führen wir ja hier eine eigentliche Grundsatzabstimmung durch, die Genehmigung der Weisung des Regierungsrates bezüglich Stimmverhalten der Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG. Von allfälligen Pistenverlängerungen, wie im Projektbeschrieb dargelegt, sind wir vom Prozess her noch

sehr weit entfernt. Und wir befinden uns ja auch in der Höhe eines Projektbeschriebs, in einer sehr hohen Flughöhe. Erst nach einer allfällig erfolgreichen Volksabstimmung kann der Flughafen ein Plangenehmigungsverfahren, eine Art Baugesuch einreichen. Und erst dieses wird die notwendige Granularität aufweisen, um entsprechende Einwendungen machen zu können. Wir führen heute also eine Grundsatzdebatte und diskutieren nicht über allfällig flankierende Massnahmen, weder was die Fruchtfolgefleichen noch was die Details der Glatt-Revitalisierung, die Planung der Verlegung der Staatsstrasse oder die Nachhaltigkeitsziele des Flughafens Zürich angeht. Es geht auch nicht allein um Nachtruhe oder Flugbewegungen, es geht um einen Grundsatzentscheid. Zu einem Genehmigungsverfahren, wie wir das heute besprechen, können wir Ja oder Nein sagen, aber wir haben kein Antragsrecht; das mögen einige bedauern, aber das ist so.

Für die FDP ist klar, dass der Flughafen grossen volkswirtschaftlichen Nutzen stiftet, dazu etwas mehr in meinem zweiten Referat. Natürlich ist die Luftfahrt auch mit Emissionen verbunden und es gilt hier wieder einmal eine umfassende Interessenabwägung verschiedener Güter – Sicherheit, volkswirtschaftlicher Nutzen, Beanspruchung von Landwirtschaftsflächen und Befinden der lokalen und regionalen Bevölkerung – vorzunehmen.

Bekanntlich ist der Auslöser der besagten Pistenverlängerungen eine vor zehn Jahren durchgeführte Sicherheitsüberprüfung durch die Bundesbehörden. Wegen verschiedener Vorfälle und als Folge wurde ein Katalog von über 30 Massnahmen definiert und verschiedenste wurden bereits umgesetzt. Jetzt folgt mit den Pistenverlängerungen die damals als erste und zweite, als die wichtigsten Prioritäten aller aufgezeichneten Möglichkeiten bezeichneten Massnahmen, und wenn es um die Sicherheit geht, dann ist die FDP bereit, diese Zitrone bis zum letzten Tropfen auszupressen. Es wird ja argumentiert, der Flughafen Zürich sei sicher. Natürlich ist das so. Aber es steht nicht geschrieben, dass wir diese Sicherheit nicht noch verbessern könnten. Und der Bericht der Sicherheitsüberprüfung sprach damals ganz klar davon, dass die Sicherheitsreserven zu erhöhen seien. Das ist nicht einfach ein Nice-to-have, das ist ein Must. Die ganze Komplexität des Systems mit sich kreuzenden Pisten, verschiedenen An- und Abflugskonzepten, Rahmenbedingungen mit der Sperrung des deutschen Luftraums, Fluglärmbestimmungen und speziellen Wetterkonditionen bringt es eben mit sich, dass die Fehlertoleranz am Flughafen Zürich ausgesprochen klein ist. Wenn wir hier nun die Möglichkeit haben, eine Sicherheitsmarge einzubauen, dann entscheidet sich in dieser Güterabwägung die FDP ganz klar für noch mehr Sicherheit.

Eines der grössten Reizwörter in Bezug auf den Flughafen ist sicherlich der Begriff der Kapazität. Die Kapazitätseckwerte am Flughafen Zürich sind nach dem Hauptkonzept mit verschiedenen unterschiedlichen Flugkonzepten über den Tag und abends definiert. Dazu geben SIL-Objektblatt und Betriebsreglement vor, zu welchen Tages- und Abendzeiten, bei welchem Wetter und vor allem bei welchen Windbedingungen die Pisten für Starts und Landungen benutzt werden können. Wir haben es bereits gehört, es gibt drei unterschiedliche Betriebskonzepte. Sie weisen unterschiedliche Möglichkeiten bezüglich Leistungsfähigkeit, aber natürlich auch bezüglich Lärmbetroffener auf. Die Kapazität – und hier verstehen wir

den Antrag der GLP nun wirklich nicht – ist bereits gemäss Flughafengesetz eingeschrieben und liegt bei 320'000 Bewegungen. Der Bund erlaubt es dem Flughafen Zürich, pro Stunde bis zu 70 Flugbewegungen durchzuführen, wobei aus technischen Gründen heute nur 66 Flugbewegungen im Nordkonzept als Normalkonzept geflogen pro Stunde ausgeführt werden können. Beim Ostkonzept liegt die Kapazität bekanntlich wesentlich darunter, vor allem, wenn Bise herrscht. Grundsätzlich wären es auch 66 Flugbewegungen, bei Bise fällt diese Kapazität aber um über 30 Prozent zusammen. Die ganze Abwicklung des Systems ist auf diese 66 Flugbewegung des Nordkonzepts – bis zu 70 dürften es gemäss Bund sein – ausgerichtet und die Slots sind entsprechend vergeben. Wenn nun tatsächlich das Wetter dem Flughafen einen Strich durch die Rechnung macht, dann fällt das ganze System in sich zusammen. Es muss untermits oft unverhofft und rasch auf ein anderes Konzept gewechselt werden und das schwächt die Kapazität. Es kommt zu einem unausweichlichen, aber doch sehr unerwünschten Verspätungsaufbau, weil die Verbindungen ja bis in die Abend- und Nachtstunden hinein abgewickelt werden müssen. Es ist für uns klar, dass die Pistenverlängerungen hier Abhilfe schaffen und einen stabilen Betrieb ermöglichen würden. Das ist mit der Stabilisierung der Kapazitäten eben gemeint. Ich würde es auch als Festigung der Flugbewegungen gemäss Flugplan innerhalb der erlaubten Kapazitäten bezeichnen. Wichtig ist: Auch mit den Pistenverlängerungen können abends keine zusätzlichen Kapazitäten generiert werden, auch wenn jetzt dieses Ostkonzept zum Tragen käme, nachdem die Piste 28 verlängert wurde. Am Abend gilt ein sehr rigides Lärmcontrolling und die Lärmschutzverordnung greift. Es gibt zudem einen sogenannten Slot-Freeze, der dazu führt, dass keine zusätzlichen Starts vergeben werden dürfen, bis die entsprechenden Verspätungen abgebaut werden.

Für die FDP ist klar: Die Pistenverlängerungen führen zu sicherheitstechnischen Verbesserungen und zu mehr Stabilität im System. Wir ermöglichen uns damit einen weitgehend kreuzungsfreien Betrieb. Wir meinen, dass die Zeit nun endlich reif ist für eine Diskussion um das Pistensystem am Flughafen Zürich. Wir alle wissen es, der Flughafen feiert dieses Jahr seinen 75. Geburtstag. In dieser Zeit wurde in den 70er-Jahren einmal etwas am Pistensystem verändert. Geblieben ist ein Pistensystem, das komplex und risikoanfällig ist und einer gedeihlichen Abwicklung der erlaubten Flugbewegungen entgegenwirkt. Wir meinen, die Pistenverlängerungen führen zu einer Verbesserung, einer Verbesserung der Sicherheitsmarge, einer Verbesserung des Betriebsablaufs und damit zu weniger Verspätungsaufbau und weniger Lärm in den Abendstunden.

Ich möchte auch noch darauf hinweisen, dass der Flughafen Zürich ja den strengsten Sicherheitsvorschriften unterworfen ist. Es gibt eine Nachtruhe von sieben Stunden abzüglich der halben Stunde Verspätungsaufbau, und dass der ZFI als griffiges Instrument eben gerade wieder von diesem Kantonsrat bestätigt worden ist. Zudem verfügt die Regierung auch über griffige Massnahmen, um die Gebäude im der Flughafenregion zu ertüchtigen, und technische Innovationen haben dazu geführt, dass die grossen Flugzeuge heute mehr Passagiere befördern, aber dabei wesentlich weniger Lärm verursachen. Grundsätzlich ändert sich aber auch mit den Pistenverlängerungen nichts am Pistensystem. Wer Kapazitäten möchte,

wer eine deutliche Zunahme der Leistung am Flughafen Zürich möchte: Das wäre nur durch Parallelpisten möglich und die sind schon lange kein Thema mehr. Wir erwarten vom Flughafen, auch wenn wir überzeugt Ja sagen zu den Pistenverlängerungen, dass er auch im Sinne der betroffenen Bevölkerung handelt und die gewonnene Stabilität im Pistensystem, die zu einer Verminderung des Verspätungsabbaus in den Abendstunden führt, auch tatsächlich dafür eingesetzt wird. Was tagsüber mit einem stabileren Betrieb erreicht wird, muss abends zu einer Reduktion des Verspätungsabbaus führen.

Wir unterstützen den Antrag der KEVU. Wir lehnen alle Rückweisungsanträge ab. Wir sagen Ja zum Flughafen Zürich, zu den Pistenverlängerungen, und wir schieben kein Aber nach.

Stefanie Huber (GLP, Dübendorf): Die Grünliberalen sind konstruktiv unterwegs. Wie schon Vorgängerinnen und Vorgänger vor uns haben wir uns Kriterien überlegt, unter deren Berücksichtigung wir Ja sagen können zu dieser Pistenverlängerung. Wir sehen die Sicherheitsbedenken, die sich mit dem Vorschlag verbessern liessen. Wenn Flughafen und Regierungsrat bereit sind, das mit uns anzugehen und sie zumindest teilweise verbindlich zu fixieren, dann bieten wir Hand. Es ist Zeit, diese Diskussion zu führen, ja, Barbara Franzen, aber die Verankerung unserer Kriterien will man ja eben nicht diskutieren. In unseren Kriterien geht es einerseits um Klimafragen. Die Zeit ist vorbei, die Fliegerei sich selbst zu überlassen. Es geht aber vor allem um die Lärmfrage. Wir fordern verbindliche Zusagen, dass die Pistenverlängerungen nicht in der Hauptsache zur Erhöhung der Kapazitäten genutzt werden – mit dem halt willkommenen Nebeneffekt der Sicherheitserhöhung. Diese Pflöcke sind heute nicht eingeschlagen, wie Franziska Barmettler es gesagt hat, Übertretungen haben keine Konsequenzen. Die technischen Verbesserungen lösen, das wissen wir im Jahre 2023 auch, eben nicht alle Probleme.

Wenn man die Geschichte – älter und jünger – anschaut, so gibt es viele Gründe, beim blinden Vertrauen in den Flughafen und die Regierung vorsichtig zu sein. Unsere dargebotene konstruktive Hand wurde ignoriert, beiseite gewischt, man ging seinen Weg weiter. Wir wurden sogar aufgefordert, unsere Forderung zurückzuziehen, man stünde im Weg. Bis jetzt haben wir vergebens auf eine Dialogbereitschaft der Regierung gewartet. Wie Franziska Barmettler gesagt hat: Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg.

Die Regierung bittet uns, Vertrauen zu haben, es komme schon gut, man könne halt jetzt noch nicht alle Details erklären. Man gebe ja heute nur das Okay für die weiteren Planungsschritte. Aber es gibt keine späteren Bremsmöglichkeiten mehr. Es ist heute respektive bei der sicher stattfindenden Volksabstimmung die erste und einzige Gelegenheit, unsere Bedenken laut werden zu lassen. In diesem Sinne hat es eine Berechtigung, Ueli Bamert, wenn wir nicht nur das reine Bauprojekt diskutieren, denn es ist die Basis des weiteren Flugbetriebs. Es ist berechtigt, die weiteren Fragen, wie Klima und Lärm, hier heute hineinzunehmen, denn wir haben zu keinem späteren Zeitpunkt mehr die Möglichkeit dazu. Wenn unser Rückweisungsantrag nicht übernommen wird, werden wir Nein stimmen. Danke.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Wir haben es hier mit dem klimaschädlichsten Infrastrukturausbau unserer Zeit zu tun. Der Flugverkehr ist, wenn er miteingerechnet wird, der klimaschädlichste Sektor der Schweiz. Der Flugverkehr ist der einzige Sektor, bei dem auf den Treibstoff keine Steuern anfallen, und er ist der einzige Sektor, der auf fossile Energieträger angewiesen ist, weil es bisher keine klimaschonenden Alternativen gibt. Der Bund, in dessen Auftrag die Flughafen Zürich AG den Flughafen betreibt, hat das Ziel, bis 2050 klimaneutral zu sein. Der Kanton, dem die Flughafen Zürich AG zu einem Drittel gehört, will möglichst bald, schon 2040 klimaneutral sein. Und was macht die FZAG (*Flughafen Zürich AG*) hier? Sie betreibt das vielleicht klimaschädlichste Businessmodell der Schweiz und sie erwirtschaftet bereits zwei Jahre nach Beginn der Pandemie auf Kosten des Klimas wieder 200 Millionen Franken Gewinn. Die könnte man doch eigentlich in den Klimaschutz investieren. Fehlanzeige. Unter «So schützen wir das Klima» sind auf der Website des Flughafens Gebäudeisolationen, effizientere Gebäudetechnik und Elektrofahrzeuge aufgeführt. Da steckt etwa so viel Engagement dahinter, wie wenn ein Kohlenkraftwerksbetreiber einen Energiespar-Drucker beschafft.

Wir haben es mehrfach gehört: Mit der Pistenverlängerung wird die Kapazität auf 70 Flüge pro Stunde erhöht; zwar angetrieben durch das endlose Streben nach Wachstum und nicht durch den Ausbau, aber durch den Ausbau wird die Erhöhung halt eben möglich. Aber eigentlich ist die Kapazität eine Nebelpetarde, denn sie lenkt vom eigentlichen Problem ab. Die Kapazität sagt aus, wie viele Flüge höchstens in einer Stunde starten oder landen dürfen. Sie ist ein rein theoretischer Wert, der nur in den Spitzenzeiten relevant ist, das betrifft je eine Spitze am Morgen, am Mittag, am Abend und in der Nacht. Viel wichtiger ist aber, und das wird von allen Befürwortern verschwiegen: Der Flugbetrieb soll wachsen. Vor der Pandemie waren es rund 280'000 Flugbewegungen und gemäss Flughafengesetz liegt die vorläufige Grenze bei 320'000 Flugbewegungen. Die EMPA-Studie rechnet aber mit 331'000 Flügen und gemäss Sachplan des Bundes sei mit einem Wachstum von 3 Prozent und ab 2030 bereits mit 346'000 Flugbewegungen zu rechnen; keine Anzeichen also, dass dem Wachstum eine Grenze gesetzt werden soll. Von 280'000 auf 320'000 bis 2030 das sind 15 Prozent mehr: 15 Prozent mehr Flüge, 15 Prozent mehr Klimazerstörung, 15 Prozent mehr Luftverschmutzung und 15 Prozent – nein, Halt, gemäss dem Bericht der EMPA sogar ein Viertel – mehr lärmbelastete Menschen.

2007 nach der Abstimmung über die Plafonierungsinitiative hat die damalige Volkswirtschaftsdirektorin (*Altregierungsrätin Rita Fuhrer*) in der NZZ Massnahmen versprochen, sollte der ZFI-Richtwert von 47'000 stark belasteten Personen überschritten werden. Fünf Jahre später, 2012, war der Richtwert dann überschritten und blieb bis zu Beginn der Pandemie auch überschritten. Bis zu 18'000 Personen mehr, als eigentlich erlaubt, waren damals stark vom Fluglärm belastet. Und geschehen ist rein gar nichts, also abgesehen von der Pandemie. Kritische Stimmen wurden jeweils mit netten Versprechen beruhigt. Und wenn der Sturm

vorbei war, gab es wieder Ausreden und Schönrednerei. So lief es immer, und es sieht alles danach aus, dass sich auch diesmal nichts geändert hat.

Angesichts der 200 Millionen Franken Unternehmensgewinn im letzten Jahr ist davon auszugehen, dass der ZFI-Richtwert bereits dieses Jahr wieder überschritten sein wird. Und die EMPA rechnet mit 83'000 stark belasteten Personen im Jahr 2030, fast doppelt so viel, wie eigentlich erlaubt wären, und das sogar noch ohne Szenario mit Pistenverlängerung. Mit Pistenverlängerung wären es dann ein paar hundert mehr. Das sind alles Prognosen, und die Unsicherheiten sind ohnehin etwa zehnmal so gross wie die vorausgesagten Veränderungen, statt 83'000 vielleicht sogar 95'000 stark belasteter Personen, wer weiss. Die Tendenz ist aber klar: Es gibt mehr Fluglärm durch das angestrebte Ostkonzept, nämlich in Gebieten, wo es bisher weniger Fluglärm gab, folglich viele Personen, die bisher von sehr starker Belastung verschont waren, und natürlich auch weiterhin in den bereits bekannten Gebieten, weil eben auch weiterhin von Süden angefliegen werden wird. Denn zu glauben, im Süden gäbe es eine Entlastung, ist angesichts der Geschichte einfach naiv. Piloten dürfen selber entscheiden, wo sie landen. Solange dem so ist und Südanflüge nicht aktiv eingeschränkt werden, kann niemand erwarten, dass sich da etwas ändere. Bemerkenswert ist nicht nur, dass bis 2030 fast doppelt so viele Menschen von Lärm betroffen sein sollen, der Gipfel der Unverschämtheit ist, dass die Befürworter trotz einer massiven Zunahme des Fluglärms sogar noch mit Lärmschutz argumentieren. Lärm ist gesundheitsschädlich. Falls noch jemandem unbekannt sein sollte, wieso: Dem oder derjenigen lege ich die vielzitierte Studie des Reisemedizinischen Zentrums, TPH (*Zentrum für Tropen- und Reisemedizin*), ans Herz. Gemäss dieser Studie steigt schon bei nächtlicher Fluglärmbelastung von zwischen 40 und 50 Prozent das Risiko eines Herz-Kreislauf-todes um einen Drittel.

Lassen Sie sich nicht durch Schönrednerei und hohle Versprechungen in die Irre führen. Die Pistenverlängerung ist ein Grundpfeiler für grenzenloses Wachstum am Flughafen. Sie ist die Basis für noch mehr Klimazerstörung, für noch mehr Fluglärm und sie zerstört landwirtschaftliche Nutzfläche. Wir sagen Nein zu klimaschädlichen Investitionen und lehnen die Vorlage ab. Die beiden Rückweisungsanträge bieten der Regierung und dem Flughafen die Chance, das Projekt zu verbessern, klimaverträglicher zu machen und dem masslosen Wachstum eine Grenze zu setzen. Diese Chance wollen wir selbstverständlich niemandem nehmen, daher unterstützen wir die beiden Rückweisungsanträge. Falls die Vorlage durchkommt, werden die Grünen zusammen mit der SP unter AL das Referendum ergreifen.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Für die Mitte-Fraktion gilt für den Flughafen Zürich: Sicherheit zuerst, Safety first. Es handelt sich bei diesem Geschäft nicht um einen Antrag der Flughafen Zürich AG auf mehr Flugbewegungen und nicht um einen Antrag der Flughafen Zürich AG auf mehr Flüge nach 23 Uhr. Es geht nicht um einen Kapazitätsausbau oder um ein Wachstum des Flughafens. Auf einer längeren Piste können nicht mehr Flugzeuge starten oder landen. Zudem

gibt der Bund dem Flughafen die Rahmenbedingungen vor. Es geht hier um Sicherheit, Pünktlichkeit, Stabilität des Flugbetriebs und damit um bessere Sicherheit für die ganze Bevölkerung. Die Pistenverlängerungen erhöhen die Sicherheitsmarge im Falle eines Startabbruchs oder eines Überschliessens der Piste bei der Landung. Mehr Piste – mehr Bremsweg. Das Argument, auf der Piste 28 sei noch nie ein Flugzeug überschossen, ist doch sehr zynisch. Muss zuerst ein Unfall passieren, bevor wir die Sicherheit verbessern? Es ist zu spät, die Sicherheitsgurte anzulegen, wenn man bereits aus der Windschutzscheibe geflogen ist. Durch die Pistenverlängerungen werden sicherheitsrelevante Kreuzungspunkte am Boden sowie in der Luft reduziert und die Rollzeiten für schwere Flugzeuge verkürzt, mehr Piste, weniger Kreuzungspunkte. Durch die Pistenverlängerungen verbessert sich die betriebliche Stabilität. Dadurch kommt es zu weniger Verspätungen, es können keine zusätzlichen Flüge eingeplant werden; mehr Piste, weniger Verspätungen und mehr Nachtruhe.

Gemäss EMPA nimmt die nächtliche Lärmbelastung mit den verlängerten Pisten ab und der Zürcher Flugindex wird sich reduzieren. Die Bevölkerung profitiert von mehr Nachtruhe. Ich staune über die vielen völlig faktenfreien Aussagen gegen dieses Projekt, unter anderem von Vertretern aus Anrainergemeinden oder sogenannten Interessensvertretern. Sehr viele Personen aus den Anrainergemeinden haben gute Jobs beim Flughafen oder bei Zulieferern und sind somit gute Steuerzahler.

Die bei dieser Vorlage absolut unbegründete Angst vor mehr Fluglärm wird mit allen möglichen Falschaussagen gefördert. Liebe Gegnerinnen und Gegner dieser Vorlage, steht dazu, dass ihr den Flughafen und den Flugbetrieb radikal einschränken oder sogar abschaffen möchtet, ohne Rücksicht auf die wichtige internationale Anbindung des Wirtschaftsstandorts Zürich und Schweiz. Dies ist gegen den Wirtschaftsstandort und damit auch gegen viele wichtige Arbeitsplätze. Frei nach dem Sankt-Florians-Prinzip wären auch Pseudolösungen vorgeschlagen, zwei davon sind mir als Stadtzürcherin besonders präsent geblieben. Nummer 1: Mit mehr Südstarts, also über Zürich, werden alle Probleme gelöst. «Der dicht besiedelte Süden, sprich Zürich Nord, fliegt anzahlmässig mehr, deshalb sollen sie dort auch mehr Fluglärm übernehmen», Aussage eines Gemeindepräsidenten. Nummer 2: «Die Leute in ländlicher Umgebung stört Fluglärm mehr, die Städte weniger», eine Stadträtin, nicht von Zürich.

Tatsache ist, dass bei Bisenlage, die in den letzten Tagen und Wochen sehr oft vorkam, über Zürich Nord um 6 Uhr morgens die ersten und um 23 Uhr nachts die letzten Flugzeuge angefliegen sind. Ich bin Zürich-Nördlerin. Der Fluglärm in denselben Zeiten, wenn viele noch oder schon schlafen, muss aktuell hauptsächlich vom Süden getragen werden. Dies ist keine gerechte Verteilung. Aussagen der Flughafen Zürich AG werden vom Tisch gewischt mit der Bemerkung «glauben wir nicht» oder sogar «ist gelogen», ohne irgendwelche Fakten dazu beizubringen.

Wieso sind wir so weit gekommen, dass Politik, Unternehmen und verantwortlichen Personen grundsätzlich misstraut wird? Da haben es Influencerinnen besser, obwohl sie kaum mehr reale Menschen sind. Sie werden von Tausenden von

Followers vorbehaltlos begleitet. Vielleicht wäre ich doch besser Influencerin geworden, statt mich auf den Livestream aus dem Kantonsrat zu verlassen. Die Mitte ist sich bewusst, dass es viele unterschiedliche Interessen rund um den Flugbetrieb gibt, vor allem auch Lärm und Umweltschutz. Diese müssen selbstverständlich ernst genommen, berücksichtigt und verbessert werden. Die Ziele eines ökologischen Luftverkehrs und die Pistenverlängerung stehen jedoch in keinerlei Widerspruch. Mit der Ablehnung dieser Vorlage zur Verbesserung der Sicherheit des Flugbetriebs wird die Bevölkerung mehr Lärm in den Nachtstunden ausgesetzt, und dies wird Ihnen von den ablehnenden Parteien bewusst zugemutet. Die Chance auf eine höhere Sicherheit unter anderem vor Flugunfällen wird der Bevölkerung bei einer Ablehnung rücksichtslos verweigert. Die Mitte verlangt von der Flughafen Zürich AG einen sicheren und zuverlässigen Betrieb des Flughafens Zürich und ist deshalb nicht bereit, eine Verbesserung zur optimalen Sicherheit und Stabilität des Flughafens Zürich unnötig zu verzögern. Liebe Kolleginnen und Kollegen der linken Ratsseite, ich biete an, mich dafür einzusetzen, dass die verlängerten Pisten rot eingefärbt werden und rechts und links einen grünen Velostreifen bekommen. Die Mitte-Fraktion stimmt der Weisung des Regierungsrates zu und lehnt beide Rückweisungsanträge ab, Sicherheit first.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Wenn Sie gefragt würden, was letztes Jahr ihr wichtigstes Erlebnis war, was wäre Ihre Antwort? Meine ist klar: die Geburt meiner ersten Enkelin und damit meine neue Rolle als Grossvater. Inzwischen und vor allem beim heutigen Thema wird mir allerdings bewusst, dass diese Neupositionierung mit meiner Rolle als Politiker, der folgenreiche Entscheidungen fällen muss, kollidieren kann. Denn was bedeutet eine enkelfreundliche Politik konkret? Kann ich als Grossvater einer Pistenverlängerung zustimmen, wenn ich meiner Enkelin eine intakte Umwelt hinterlassen will? Ja, das kann ich, sogar ohne mich mental verbiegen zu müssen, denn ich möchte mit meinen Entscheidungen ja auch dafür sorgen, dass es künftigen Generationen auch wirtschaftlich so gut geht wie uns allen hier im Saal. Im Spannungsfeld von Ökologie und Ökonomie fand meine Beurteilung des heutigen Geschäfts in den Beratungen der KEVU statt. Friedrich Nietzsche (*deutscher Philosoph*) meinte einmal: «Der Widerspruch ist das Erheben der Vernunft über die Beschränkungen des Verstandes.»

Wenn wir als EVP eine Pistenverlängerung unterstützen, betrachten wir das als eine Form von politischer Vernunft und nicht als Entscheid unserer Herzen. Mit Vernunft und rationalen Überlegungen hat auch das Thema «Sicherheit» zu tun, denn ihr gebührt bei der Pistenverlängerung eine Hauptrolle, zumal Frau und Herr Schweizer die Unsicherheit – sehr zur Freude der Versicherungsgesellschaften – so wenig lieben wie das Eintreffen der Steuerrechnung. Im Zweifelsfall wird lieber eine Police zu viel als eine zu wenig abgeschlossen. Gegen dieses Verhaltensmuster ist aber in der Fliegerei sicher nichts einzuwenden, denn trotzdem bleibt ein Restrisiko. Das zeigt exemplarisch der Zwischenfall am Pistenkreuz im Jahr 2011. Dieser veranlasste den Bund bekanntlich dazu, einen Bericht zur Sicherheitsüberprüfung in Auftrag zu geben. Das Ergebnis: Die Pistenverlängerungen

werden als wichtige Massnahme zur Verbesserung von Stabilität und Sicherheit gesehen. Mit dieser Erwähnung möchte ich keine Ängste schüren, diesen billigen Trick überlasse ich lieber anderen. Der heutige Flughafenbetrieb ist sicher. Eine Pistenverlängerung vermindert einfach das minimale Restrisiko. Mehr ins Gewicht fällt wohl die höhere Stabilität des Betriebs tagsüber, und dies wiederum verbessert die Pünktlichkeit, was den Verspätungsabbau und damit die Lärmbelastung nach 23 Uhr reduziert. «Wer's glaubt!» wird bereits von vielen gerufen, ganz abwegig ist dieser Zwischenruf nicht, denn der Flughafen kann uns keine verbindliche Garantie abgeben. Aber er verspricht, alles zu unternehmen, damit dieser positive Effekt erreicht wird. Einfach gegen höhere Mächte und die Wettergötter ist auch der Flughafen wehrlos. Für mich ist es ein Zeichen von Ehrlichkeit, nichts zu versprechen, was man nicht zu 100 Prozent steuern kann. Allerdings hätte er es in der Hand, die Lärmgebühren für verspätete Abflüge an die Fluggesellschaften zu erhöhen. Das bringt zwar aus unternehmerischer Sicht ein gewisses Risiko, weil möglicherweise Airlines abspringen, der Gegenwert dazu wäre aber eine weitere Druckerhöhung auf die Fluggesellschaften, nicht den hintersten und letzten Passagieren eines Zubringerfluges abzuwarten. Und es wäre eine Investition in das Vertrauen der Bevölkerung rund um den Flughafen, dass dieser ihre Belastungen durch den Nachtlärm ernst nimmt. Wer gerne Fakten aus glaubwürdigen Quellen hat, kann sich auch einen Bericht der EMPA zu Gemüte führen, er wurde schon zitiert; ein Bericht, der zum Schluss kommt, dass aufgrund der überproportionalen Entlastung von dichtbesiedelten Gebieten nachts der ZFI im Kanton Zürich insgesamt tiefer ausfällt. Angst ist bekanntermassen ein schlechter Ratgeber. Trotzdem ist das Schüren von Angst bei vielen Flughafengegnern sehr beliebt, wenn es um das Verhindern einer Pistenverlängerung geht. Aber vom Kapazitätsausbau zu sprechen, ist einfach nicht fair – und sachgerecht ebenfalls nicht. Denn die Gesamtzahl der Flugbewegungen ist durch das Flughafenengesetz auf 320'000 Flugbewegungen pro Jahr begrenzt, eine Zahl, die heute nicht ausgeschöpft wird. Und mit der Zustimmung zum Plangenehmigungsgesuch betreffend Pistenverlängerungen wird kein einziger zusätzlicher Flug in das Gesetz aufgenommen.

Festhalten kann man aber schon, dass mit mehr Stabilität in der Flugbetriebsabwicklung wieder vermehrt so geflogen werden kann, wie dies in einem politischen Kompromiss 2003 beschlossen wurde: morgens mit Südanflügen, abends mit Ostanflügen. Letztere sind heute wegen der zu kurzen Piste je nach Wetterlage nicht immer wie vorgesehen möglich. Trotzdem wird der Osten keine Flugbewegungen über jener Anzahl erhalten, auf die man sich seinerzeit geeinigt hatte. Das Ostkonzept ist im Übrigen im Betriebsreglement transparent festgehalten.

Dass die Frage des Klimaschutzes mit dem Fliegen untrennbar verbunden ist, kann niemand wegdiskutieren. Trotzdem ist es auch hier ein Gebot der Fairness, die Bemühungen des Flughafens betreffend Klimaschutzmassnahmen anzuerkennen, denn unabhängig davon, ob dereinst die Pistenverlängerungen realisiert werden, hat sich der Flughafen bereits heute ehrgeizige Ziele gesetzt, nämlich bis ins Jahr 2040 seine Treibhausgasemissionen auf netto null zu reduzieren. Das betrifft

in erster Linie den Betrieb des Flughafens und nicht den Flugbetrieb. Die Einflussnahme auf letztgenannter Ebene ist ungleich schwieriger und muss zudem global koordiniert werden. Das hindert den Flughafen trotzdem nicht daran, sich das anspruchsvolle Ziel zu setzen, dass der Flugbetrieb bis spätestens 2050 CO₂-neutral ist. Diese Klimaziele entsprechen im Übrigen vollständig jenen, die sich der Kanton Zürich selber gesetzt und der Regierungsrat in seiner langfristigen Klimastrategie festgelegt hat. Ob ich dereinst mit meiner Enkelin auf der Zuschauerterrasse eines emissionsfreien Flughafens den beinahe lautlosen und klimaschonend fliegenden Luftgefährten zuwinken kann, wäre zwar mein Wunsch, ist aber schwer vorauszusagen. Klar ist mir jedoch heute, dass unsere Entscheidungen einen umweltschonenden, sicheren und wirtschaftlichen Betrieb des Flughafens ermöglichen müssen. Zu einer nachhaltigen Politik gehört nebst Berücksichtigung des Sozialen und der Ökologie nun mal auch das ökonomische Element. Es gibt kein widerspruchsfreies Leben, aber um nicht immer das Kind mit dem Bade auszuschütten, gibt es Entscheidungen der Vernunft.

Noch ein Wort zum Thema «Vertrauen»: Der Flughafen hat in der Vergangenheit einiges getan, um das Vertrauen in seine Führung zu beschädigen. Leider wird dieses Misstrauen über Jahre wie ein Verlustvortrag auf neue, den Flughafen betreffende Geschäfte weitergeschrieben. Die EVP erwartet vom Flughafen, dass sich die Verantwortlichen dafür einsetzen und alles dafür tun, ihren Worten Taten folgen zu lassen. Der Verzicht auf Spenden an Parteien wäre so ein Schritt. Mit diesem ganzheitlichen Blick wird die EVP-Fraktion die Minderheitsanträge ablehnen und dem Plangenehmigungsgesuch für die Pistenverlängerungen grossmehrheitlich zustimmen.

Ordnungsantrag

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Martin Hübscher hat einen Ordnungsantrag eingereicht.

Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen): Wir haben ja aktuell 33 Rednerinnen und Redner auf der Liste, und ihr seht die Zeit. Ich stelle deshalb den Ordnungsantrag,

*dass zu den ersten beiden Minderheitsanträgen
die Rednerliste zu schliessen ist.*

Herzlichen Dank.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Gemäss Paragraph 59 Absatz 4 des Kantonsratsreglements wird ein Ordnungsantrag nicht diskutiert und sofort abgestimmt. Er gilt als angenommen, wenn mindestens 60 Ratsmitglieder zustimmen.

Abstimmung

Für den Ordnungsantrag stimmen 125 Ratsmitglieder.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Somit schliessen wir die Rednerinnen- und Rednerliste.

Anne-Claude Hensch Frei (AL, Zürich): Entgegen meinem Naturell werde ich heute ein eher holzschnittartiges Votum halten. Das ist aber nicht weiter schlimm, da der technokratische Firlefanz im Flughafen fragen sowieso meist dazu verwendet wird, um dem Stimmvolk und der lärmgeplagten Bevölkerung Sand in die Augen zu streuen. Wir werden nämlich, wenn wir uns zum Beispiel mit dem Zürcher Fluglärmindex oder den verschiedenen Betriebskonzepten beschäftigen, vom grundsätzlichen Dilemma des Flughafenbetriebs abgelenkt. Wir müssen hier zwischen zwei Sachen entscheiden, die wir nicht miteinander vereinbaren können. Einerseits geht es darum, die Kapazität zu erhalten oder wohl eher zu erhöhen und damit den Profit zu steigern. Oder wir halten die Klimaziele ein und dann müssen wir die Kapazität des Flughafens wohl oder übel reduzieren. Beides zusammen geht nicht. Trotz grossartigen Träumen von synthetischen Treibstoffen oder Wasserstoffantrieben gilt: Wir wollen die gesetzten Klimaziele erreichen. Wenn wir das wollen, müssen wir möglichst wenig fliegen. So einfach ist das. Fliegen war noch nie gut für die Umwelt und wird es in den nächsten Jahrzehnten auch nicht werden, das schleckt keine Geiss weg. Geht es also um eine Erhöhung der Sicherheitsmarge am Flughafen, gibt es ebenfalls nur den Fünfer oder das Weggli. Entweder verlängern wir die beiden Pisten und ermöglichen damit zukünftig eine Kapazitätserhöhung mit mehr Sicherheit oder aber wir reduzieren die Flugbewegungen und stellen somit wieder eine bessere Sicherheit her. Das ist der Grundsatzentscheid, der ansteht, der aber nicht offen diskutiert wird.

In diesem Zusammenhang muss ich auch die Art und Weise der Slot-Vergabe für die Abflüge und Landungen am Flughafen Zürich durch den Verein Slot Coordination Switzerland scharf kritisieren. Erstens werden die Slots so vergeben, als ob ständig ideale Wetter- und Pistenbedingungen herrschten. Es wird also zugunsten der Profitmaximierung auf eine Sicherheitsmarge durch eine auf die Witterung angepasste Slot-Vergabe verzichtet. Das Nachsehen haben die in ihrer Nachtruhe durch den erhöhten Verspätungsabbau gestörten Anwohnerinnen und Anwohner. Zweitens wird zugelassen, dass die Airlines untereinander mit den Slots Handel betreiben. Statt mit einer klaren Regelung Transparenz zu schaffen, werden hintenherum Handgelder bezahlt. Es gibt also nicht nur ein Flachmoor am Flughafen, sondern auch einen korrupten Sumpf.

Nun zeugten die Antworten der Regierung zum Verspätungsabbau und der Verteilung der Flughafenslots auf Anfrage 149/2020 von wenig Tatkraft. Sie blenden dabei vollständig aus, dass der Kanton über drei Sitze im achtköpfigen Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG und die Stadt Zürich über einen mit Stadtpräsidentin Corine Mauch verfügt. Würden diese vier Personen sich endlich für die lärmgeplagte Bevölkerung einsetzen, würden deren Anliegen von der Flughafen Zürich AG und auch der Slots Coordination Switzerland wohl auch ernster genommen werden. Werte Frau Volkswirtschaftsdirektorin, Ihr Einsatz in diesem

Verwaltungsrat lässt für die AL zu viel zu wünschen übrig. Sie vertreten als Regierungsrätin die ganze Bevölkerung und nicht nur Wirtschaftskreise, wie es Ihr Wirken vermuten lässt.

Was uns übrigens verschwiegen wird, ist, dass die Nachfrage nach Slots immer grösser sein wird, als es die Kapazität zulässt. Es kann also immer nur die Differenz des aktuell Machbaren zur Nachfrage möglichst klein gehalten werden. Sollte der Flughafen zum Beispiel zur prognostizierten Nachfrage von 346'000 Flugbewegungen, die für 2030 prognostiziert werden, ausgebaut werden, dann stünden wir vor einem grösseren Problem. Unser ÖV und unser Strassensystem wären komplett überfordert, all die Transporte für die angewachsene Passagiermenge von und zum Flughafen schlucken zu können. Sowohl die Glaubwürdigkeit der Regierung wie auch die Glaubwürdigkeit der Flughafen Zürich AG sind stark angeknackst. Die Regierung schert sich keinen Deut darum, die Situation der lärmgeplagten Anwohnerinnen und Anwohner zu verbessern, obwohl bekannt ist, dass Lärm schädlich für die Gesundheit ist. Dabei ist das subjektive Lärmempfinden völlig irrelevant. Lärm schadet und macht krank, egal, ob er mich stört oder ob ich ihn überhöre. Deshalb versteht die AL auch nicht, dass sich der Regierungsrat nicht für die lärm betroffenen Menschen im Kanton einsetzt, denn bei dieser Problematik handelt es sich eben auch um einen volkswirtschaftlich relevanten Faktor. Die komplette Kapitulation sämtlicher staatlicher Instanzen vor der mangelhaft eingehaltenen Nachtruhe am Flughafen ist lamentabel und zeugt von völliger Gleichgültigkeit gegenüber dem lärmgeplagten Teil der Bevölkerung. Es macht es auch nicht besser, wenn sich der Regierungsrat hinter all den gesetzlichen Bestimmungen versteckt, die angeblich überhaupt keinen Spielraum zur Verbesserung zulassen. Das wirkt defätistisch.

Bei der FZAG ist die Glaubwürdigkeit ebenfalls dahin nach der Parteispendenaffäre. Zudem gibt es verschiedene Anzeichen, dass die FZAG eine Kapazitätserhöhung mittelfristig anstrebt. Dabei erwähne ich nur das Stichwort «Return on Investment». Die Selbstverständlichkeit – oder ist es sogar Unverfrorenheit? –, mit der das Bedürfnis nach Nachtruhe der Flughafenumgebung der Gewinnmaximierung der FZAG und dem Erhalt des Hubs untergeordnet wird, verschlägt mir jeweils die Sprache. Hier muss sich dringend etwas ändern.

Die AL fordert in Zeiten der Klimakrise und angesichts der Lärmemissionen eine echte Auseinandersetzung mit der ganzen Komplexität aller Aspekte zum Flughafen. Die zukünftige Ausrichtung muss grundsätzlich diskutiert werden. Daher sind Lösungen nötig, die zu einem Marschhalt in Sachen Pistenverlängerung führen.

Die AL zieht inhaltlich den Rückweisungsantrag der SP vor. Wir sind ganz klar für eine Plafonierung der Flugbewegungen. 320'000 sind uns bereits zu viel angesichts der Klimakrise. Sollte keiner der beiden Rückweisungsanträge obsiegen, dann folgen wir dem Minderheitsantrag der Grünen und der SP und genehmigen die Weisung des Regierungsrates nicht. Die AL-Fraktion steht voll hinter einem allfälligen Referendum gegen die Pistenverlängerung, zusammen mit den Grünen und der SP. Besten Dank.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Wir kommen zu den Einzelsprecherinnen und -sprechern, Redezeit fünf Minuten. Es wird nicht mehr gedrückt (*gemeint ist die Taste für eine Wortmeldung*). Die Rednerliste ist geschlossen. Ich sehe, wenn gedrückt wird (*Heiterkeit*).

Ulrich Pfister (SVP, Egg): In den vergangenen Wochen wurden wir von verschiedenen Interessengruppen rund um den Flughafen mit Informationen regelrecht überflutet, diese Information stammten mehrheitlich von flughafenkritischen oder -ablehnenden Organisationen, obwohl immer die Wichtigkeit des Flughafens für den Kanton betont wurde. Ich kann es mir hier auch nicht verkneifen, dass es speziell ist, wenn ein geläuterter Vielflieger als Fraktionssprecher gegen den Flughafen spricht (*gemeint ist Felix Hoesch*). Die Vorteile aller betroffenen Personen mit der Pistenverlängerung und der damit angestrebten besseren Stabilität des Flughafens werden durch die Gegner fast grundsätzlich ignoriert. Was nicht sein soll, darf nicht sein. Die Vertreter des Flughafens haben immer betont, dass es neben dem Sicherheitsaspekt um eine dringend notwendige Stabilisierung des Flugbetriebes bei verschiedenen Wetterlagen gehe, welche für die ganze Bevölkerung viele Vorteile bringe. Das von den Gegnern angeführte Argument der mit der Pistenverlängerung geplanten Kapazitätssteigerung von 70 Flugbewegungen ist nicht eine Vorgabe oder ein Wunsch der Flughafen AG, sondern ist im SIL und im Betriebsreglement festgehalten. Dies war nie ein Argument des Flughafens und hat mit dieser Vorlage nichts zu tun. Witterungsbedingter Systemwechsel untertags, welche zu Landungen aus dem Süden führen, bewirken Verspätungen, weil beim Südkonzept kein unabhängiger Start- und Landebetrieb möglich ist. Diese Verspätungen können bis Betriebsschluss nicht mehr aufgeholt werden. Dies ist ein elementarer Grund für verspätete Abflüge am Flughafen Zürich. Ein weiterer positiver Aspekt des stabilen Betriebes zeigt sich in den Rollzeiten zum Startpunkt der spät am Abend startenden Interkontinentalflüge. Mit dem neuen System können gegen 15 Minuten Rollweg eingespart werden, was gegen den Betriebsschluss und damit für die von diesen Starts betroffene Bevölkerung eine massive Verbesserung bedeutet. Bezüglich der vom Lärm betroffenen Bevölkerung weist die Pistenverlängerung eine durchwegs mehrheitlich positive Bilanz aus. Im Süden nimmt die Lärmbelastung ab infolge weniger Südanflüge, im Osten nimmt sie infolge mehr Landungen etwas zu. Diese Zunahme für den Osten ergibt sich aus der nun möglichen Umsetzung des gültigen Betriebsreglements, welches Südanflüge am Morgen und Ostanflüge am Abend vorsieht. Im Nordwesten und Nordosten nimmt die lärmbelastete Fläche – nicht Personen – etwas zu, im Westen zeigt sich eine leicht geringere Lärmbelastung. Wichtig ist, dass insgesamt mit dem stabilen Flugbetrieb weniger Personen von Fluglärm betroffen sind, ergo profitieren alle in irgendeiner Form von der Pistenverlängerung und vom stabilen Flugbetrieb. Stimmen Sie der Pistenverlängerung zu.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Die Flughafen AG und der Regierungsrat sind keine vertrauenswürdigen Partner. Das zeigt zu guter Letzt neben den regelmässigen Lärmüberschreitungen und Verletzungen des Nachtflugverbots nun auch die Spendenaffäre auf.

Die Befürworter der Pistenverlängerung argumentieren mit der Sicherheit. Wäre der Flughafen Kloten nicht sicher, würde heute kein Flugzeug abheben. Sicherheit ist ein Feigenblatt, um die Pisten zu verlängern. Wenn es den Verantwortlichen der Flughafen AG, dem Regierungsrat und dem Bund wirklich um die Erhöhung der Sicherheit am Flughafen gehen würde, hätten sie, erstens, die vergangenen Jahre nutzen können, um mit Deutschland zu verhandeln, damit der Flughafen häufiger im Nordkonzept betrieben werden kann, denn so ist er gewachsen, kann am effizientesten und dadurch am sichersten betrieben werden. Und, zweitens, hätten sie die Slot-Vergabe aus wirtschaftlichen Gründen nicht völlig ausgereizt, sondern auch hier die Sicherheit in den Vordergrund gestellt.

Neben den Pistenverlängerungen plant die Flughafen AG sehr viel Geld, und zwar bis zu 3 Milliarden Schweizer Franken, zu investieren. Allein für das Terminal A sind 800 Millionen Schweizer Franken vorgesehen. Wenn eine Firma Geld investiert, will sie «Return on Investment». Der kann nur erreicht werden, wenn mehr Passagiere abgewickelt werden. Das Thema «Wachstum» wird in der Diskussion um die Pistenverlängerung von der Flughafen AG aber tunlichst gemieden. Noch vor der Corona-Pandemie wurde dagegen ganz klar betont, dass 2040 bis zu 50 Millionen Passagiere in Kloten abgewickelt werden sollen, also zwei Drittel mehr als im Spitzenjahr 2019. Dazu wollen wir nicht Hand bieten.

Wir müssen uns hier drin die Frage stellen: Was brauchen der Kanton Zürich und die Schweiz für einen Flughafen? Dass die Flughafen AG wachsen will, ist logisch, das ist ein Zweck eines Unternehmens. Dass die bürgerlichen Parteien ein Wachstum forcieren wollen, haben sie mit der Annahme der Schmiergelder bestätigt. Welcher Flughafen ist aber für die Bevölkerung erträglich? Nützt ein grösserer Flughafen der Schweizer Wirtschaft wirklich? Die Studien, welche ins Land geführt werden, um den wirtschaftlichen Nutzen des Flughafens abzuschätzen, sind unseriös und völlig aufgeblasen. Es ist richtig, dass der Flughafen und die durch den Betrieb ausgelösten Arbeiten für die Region wichtig sind. Daran soll sich nichts ändern. Baden-Württemberg, das nördlich von uns gelegene Bundesland, eines der wirtschaftlich erfolgreichsten in Deutschland, hat mit Stuttgart einen Flughafen, der nur circa einen Drittel der Passagierzahl von Zürich abwickelt. Daran kann man sehen, dass der wirtschaftliche Erfolg nicht an der Grösse des Flughafens gemessen werden kann. Denn Transitpassagiere, die in Massen nach Zürich geflogen werden, um hier umzusteigen, bringen keine Wertschöpfung, sondern nur zusätzlichen Lärm. Wenn wir die Klimaziele erreichen wollen, was die Bevölkerung gestern (*in der eidgenössischen Volksabstimmung*) mit der Annahme des Klimaschutzgesetzes klar mit 59,1 Prozent bekundet hat, dann können wir nicht eine klimaschädliche Infrastruktur, wie sie der Flughafen ist, weiterwachsen lassen. Wenn Sie sich wirklich für den Schutz der Bevölkerung einsetzen, gegen die Klimakrise ankämpfen und einen wirtschaftlich erfolgreichen Kanton Zürich vertreten wollen, dann stimmen Sie heute zur Pistenverlängerung Nein.

Lassen Sie sich von der Flughafen AG und der Volkswirtschaftsdirektorin nicht blenden.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Wenn es ganz allgemein um ein Geschäft geht, das abgeschlossen werden soll, ist der Idealfall, dass dadurch eine Win-win-Situation entsteht. Eine Win-win-Strategie hat stets das Ziel, das alle Beteiligten und Betroffenen einen Nutzen daraus ziehen. Jeder Verhandlungspartner respektiert sein Gegenüber als gleichberechtigt und versucht die Interessen beider Parteien ausgleichend zu berücksichtigen. Bei einer Win-win-Situation wird darum gerungen, dass für alle Partner ein für beide Seiten positiver Interessensausgleich stattfindet. Die Auswirkungen auf Dritte sind dabei stets auch zu berücksichtigen, und genau hier setze ich meinen Kritikpunkt an bei der geplanten Pistenverlängerung: Es entsteht eben keine Win-win-Situation, sondern eine Win-win-lose-Situation. Die Gewinner sind klar: Der Flughafen gewinnt und die übrigen vom Fluglärm betroffenen Regionen gewinnen. Und die Loser bei der Pistenverlängerung? Es ist die Bevölkerung im Osten des Kantons. Niemand ist gerne Verlierer, aber wenn dann die Gewinner versuchen, die Situation für die Verlierer noch schönzureden, macht das die Niederlage umso bitterer. In der Sprache des Flughafens tönt dies dann etwa so: Von der Pistenverlängerung profitieren alle, es gibt weniger Verspätungen, es gibt mehr Sicherheit und die Bevölkerung wird mehrheitlich vom Fluglärm entlastet. Und als ich mich dann ganz scheu getraute nachzufragen, was die Auswirkungen für die Bevölkerung im Osten sei, war die Antwort: Es stimmt, für die Menschen im Osten nimmt der Fluglärm zu, aber eigentlich bekommen sie nur das Mass an Fluglärm ab, das ihnen schon immer zugestanden wäre (*Heiterkeit*), alles gar nicht so schlimm. Und spätestens bei Sätzen, die mit «eigentlich» eingeleitet werden, muss man misstrauisch werden. Eigentlich gibt es für die Bevölkerung im Osten nur das Mass an Fluglärm, das sie sowieso ertragen müssen. Eigentlich sollte nur die Sicherheit des Flugbetriebs verbessert werden, auch wenn heute ein Flugbetrieb, der nicht sicher ist, gar nicht zugelassen wäre. Eigentlich geht es nicht um Kapazitätsausbau, obwohl künftig mehr Flugbewegungen möglich werden. Und eigentlich liegen wir heute noch weit unter den maximal zulässigen Flugbewegungen, selbst wenn es einmal doch eine Kapazitätssteigerung geben wird.

Ich masse mir nicht an, für die gesamte Bevölkerung des Ostens zu sprechen, aber als ein Mensch, der 1972 ins Tösstal gezogen ist, kann ich Ihnen doch das eine oder andere über die Einwohner im Tösstal sagen: Wir Tösstaler sind keine Menschen, die sich an der Strasse festkleben. Wir sind auch keine, die auf den Strassen im Tösstal demonstrieren oder die Schaufenster einschlagen, wenn uns etwas nicht passt. Viele von uns sind – und dazu zähle ich mich auch – dankbar für den Flughafen. Wir sind auch stolz auf den Flughafen und sehen, welchen wirtschaftlichen Gewinn er für unseren Kanton bringt. Es gibt viele Tösstaler, die gerne mit dem Flieger in die Ferien reisen, und wir sind auch froh für all die Touristen und Geschäftsleute, die mit dem Flieger zu uns in den Kanton kommen. Die Haltung im Tösstal ist also alles andere als flughafenkritisch oder gar flughafenfeindlich – eigentlich. Aber was die Tösstaler eben nicht gut können: Wir sind keine guten

Verlierer. Ganz egal, was uns für ein ausgeklügelter Deal vorgemacht wird, am Schluss werden wir die Verlierer sein, wenn es um die Pistenverlängerung geht, wenn über die Piste 28 vermehrt angefliegen wird.

Weiter haben es die Verantwortlichen dieses Projekts verpasst, jetzt eben auch diesen Teil der Bevölkerung mit ins Boot zu holen. Es wurde verpasst, dafür zu sorgen, dass mit griffigen Massnahmen spürbare Kompensationen für die Bevölkerung im Tösstal geschaffen wird. Uns bleibt deshalb nur der schale Geschmack, dass diese Pistenverlängerung für uns eine Win-lose-Situation bringen wird. Und weil vonseiten des Flughafens weder ein klares Bekenntnis zu einer Begrenzung der heutigen Kapazität kommt, noch eine spürbare Kompensation für die Bevölkerung geschaffen wird, werde ich mit Überzeugung gegen die Verlängerung der Pisten stimmen.

Beat Habegger (FDP, Zürich): Bei dieser Vorlage geht es um grundlegende Fragen zur Zukunft des Kantons Zürich und der ganzen Schweiz. Das tönt jetzt vielleicht etwas pathetisch, aber ich glaube, ausnahmsweise scheint mir dies angebracht: Dem Flughafen Zürich eine Chance zu ermöglichen, seine Zukunft für die nächsten 20 bis 50 Jahre wettbewerbsfähig zu gestalten, ist nicht einfach eine nette Geste gegenüber einem Unternehmen. Dies zu tun ist ein Bekenntnis oder eben ein Nicht-Bekenntnis zu Zürich, Zürich als Wirtschaftsstandort, als Lebensraum, der Wohlstand ermöglicht, und zu Zürich als Motor für die ganze Schweiz. Die wirtschaftliche Stärke jedes Standorts hängt von vielen Faktoren ab. Kein Faktor allein macht den alleinigen Unterschied aus, aber jeder Faktor wirkt ein auf die Wettbewerbsstärke. Und was oft vergessen geht: Die Faktoren addieren nicht einfach linear, also 1 plus 1 plus 1, sondern viele Schritte in die richtige Richtung führen im Zusammenwirken dazu, dass ein Ort, ein Kanton, ein Land, ein Standort über die anderen hinausragt und insgesamt ein unschlagbares Angebot bietet. Wenn die Schweiz eines der reichsten Länder der Welt bleiben will, muss sie unschlagbare Angebote bieten. Niemand hat auf uns gewartet, viele wollen gerne unseren Platz einnehmen. Nur wer etwas leistet, kann sich auch etwas leisten. Wir wollen diesen Entwicklungsschritt dem Flughafen Zürich ermöglichen, weil er unseren Unternehmen die Anbindung an den Weltmarkt sichert. Es geht um den Finanzplatz Zürich. Es geht um den Technologiestandort Zürich. Es geht um Forschungs- und Innovations-Führerschaft im Kanton Zürich mit unserer Universität, der ETH, den Fachhochschulen, den privaten forschungsorientierten Unternehmen. Die Wirkungen eines solchen Efforts reichen weit über Zürich hinaus, denn der Flughafen Zürich ist keine Zürcher Infrastruktur, er ist eine nationale Infrastruktur, und wir tragen deshalb heute und hier auch eine nationale Verantwortung. Wir können hier nicht einfach unsere Nabelschau betreiben. Wir machen hier auch etwas für die Zentralschweiz, für die Ostschweiz, für das Tessin, für das Mittelland, und deshalb geht es hier eben auch um Weltoffenheit. Das hören manche nicht so gerne, das ist mir schon klar, aber die Unterstützung eines leistungsfähigen, sicheren und konkurrenzfähigen Flughafens ist eben auch ein Bekenntnis zu einer starken Schweiz in einer wettbewerbsintensiven Welt.

Zum Abschluss möchte ich noch kurz etwas von der Welt in die Lokalpolitik reinzoomen, denn von dieser werden noch oft hören, wir haben zahlreiche Leute, die sich auch noch zu Wort melden wollen. Als Kantonsrat aus der Stadt Zürich muss ich Ihnen einfach sagen: Auch der Stadtrat von Zürich empfiehlt Ihnen, den Pistenverlängerungen zuzustimmen. Er hat dies in der Eigentümerstrategie 2022 bis 2025 festgehalten. Ich bin nicht erstaunt über diese pragmatische Haltung der noch mehrheitlich rotgrünen Stadtregierung, ich freue mich darüber und ich danke dem Stadtrat dafür. Und vielleicht ermöglicht ja diese Stellungnahme von unserem Stadtrat hier in Zürich ja auch dem einen oder anderen Ratsmitglied, heute den Pistenverlängerungen zuzustimmen oder sich zumindest in die Enthaltung zu retten. Ich empfehle Ihnen auch im Interesse der kommenden Generation, dieser Vorlage zuzustimmen. Vielen Dank.

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf): Wie wir alle wissen: Ein echter Schutz der Bevölkerung vor Lärm bedeutet auch ein Nachtflugverbot, das eingehalten wird, denn Lärm ist subjektiv die am meisten störende negative Beeinträchtigung des Flugverkehrs. Lärm wird unmittelbar erfahren bei jedem An- und Abflug über dem jeweils betroffenen Siedlungsgebiet, dies im Gegensatz zu den Klimaauswirkungen, die sich, wie wir wissen, nicht unmittelbar beim Starten oder Landen bemerkbar machen. Lärm stört ganz besonders in der Nacht. Eine fehlende oder unterbrochene Nachtruhe kann sich psychisch belastend auswirken. Eine Nachtruhe von 22 Uhr bis mindestens 6 Uhr morgens gilt es deshalb einzuhalten. Die bestehenden Instrumente und Bemühungen genügen hier offenbar nicht, denn es gibt noch zu viele Ausnahmen und Spät- beziehungsweise Nachtflugverkehr. Zur Lärmreduktion in der Nacht gehört eben auch ein effektiver Verspätungsabbau bis vor diesen Nachtrandzeiten, wie es Franziska Barmettler bereits ausgeführt hat. Und eben ein solcher besser als heute funktionierender Verspätungsabbau und damit ein besserer Schutz der Nachtruhezeiten ist eine der wichtigen Forderungen der Grünliberalen, leisere Flugzeuge hin oder her. Eine liberale Lösung, um die Nachtruhezeit besser, das heisst effektiver, durchzusetzen, ist ein progressiv ansteigender Verspätungs- oder Nachtzuschlag bei den Lärmgebühren. Die Höhe dieses Nachtzuschlags soll aber auch ein bisschen wehtun. Denn eine Gebühr unterhalb der Schmerzengrenze und ohne effektive und gut abgestufte Progression, so wie sie aktuell ausgestaltet ist, bewirkt und lenkt wenig. Ein Versprechen zu solch einer effektiven Lösung fehlt aber leider noch, im Gegenteil: Gemäss den Argumenten der Regierung ist die Durchsetzung des Nachtflugverbots und eine Kapazitätsbegrenzung – es geht hier ja um die bekannten 320'000 Flugbewegungen pro Jahr oder eben auch eine stündliche Begrenzung der Kapazität pro Piste – eigentlich eine rein formelle Sache und nicht eine materielle, wie wir gehört haben. Und trotzdem weigert sich die Regierung standhaft, uns, den Grünliberalen, dem Kantonsrat, der Bevölkerung diese Versprechen schriftlich und verbindlich zuzusichern. Wir würden es begrüßen, wenn sich die Regierung für eine Verschriftlichung dieses Versprechens einsetzen würde. Das Regeln von eher vagen Lärm-, Klima- und Flugbewegungszielen im SIL oder im Betriebsreglement genügt eben nicht, denn im Sachplan oder Reglement festgehaltene Ziele können

natürlich auch immer wieder geändert werden. Und mit dieser Unsicherheit möchten wir Grünliberalen eben nicht leben. Wir möchten hier mehr Verbindlichkeit und bessere Rahmenbedingungen. Uns Grünliberalen ist es wichtig, nicht nur etwas glauben zu müssen, sondern dass wir die Zusicherungen auch verschriftlicht und so für nachfolgende Generationen gesichert haben. Denn mündliche Versprechen oder Einschätzungen haben bekanntlich kurze Beine.

Die heutigen Rahmenbedingungen führen eben dazu, dass jegliche Verbesserungen im Pistensystem immer auch zugunsten eines Kapazitätsausbaus genutzt werden können. Deshalb möchten wir Nägel mit Köpfen – statt nur glauben und hoffen. Mit unseren Forderungen zeigen wir, dass wir eine Partei sind, die gute Kompromisse sucht und auch Mut zu neuen Lösungen hat, eben wie beispielsweise solche liberalen, aber griffigen Lenkungsabgaben für Nacht-, Rand- und Nachtruhezeiten.

Nun geben wir der Regierung beziehungsweise dem Flughafen die Hand für einen Kompromiss, statt nur eine pauschale Ablehnung zu vertreten. So wie uns dieser heute präsentiert wird, genügt er uns aber eben nicht, und deshalb lehnen wir die Pistenverlängerung grossmehrheitlich ab.

Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal): Klimakrise und Lärmbelastung lassen kein Wachstum des Flughafens zu. Als Lärmbetroffene durch die An- und Abflüge auf der Piste 28 aus dem Tösstal habe ich kein Gehör für die Versprechungen der Flughafen AG; warum, haben Sie von Markus Schaaf gehört. Ein Ausbau von Pisten ist ein Infrastrukturausbau und somit ein Kapazitätsausbau. Die Flughafen AG will die Passagierzahlen erhöhen. Dies wird mehr Flüge zur Folge haben. Die SP verlangt verbindliche Zusagen, die der Klimastrategie des Kantons Zürich entsprechen, und weist den vorliegenden Antrag zurück.

Felix Hoesch hat berichtet, dass verschiedene Widersprüche in der KEVU nicht ausgeräumt werden konnten. Ich sehe Widerspruch um Widerspruch, hier nur einer: Gemäss Strategie will die Flughafen AG die Verkehrsdrehscheibe weiterentwickeln, dabei neben Sicherheit, die – ich zitiere – «beste Nutzung der verfügbaren Infrastruktur und Technologie anstreben». Mit dem Pistenausbau kann häufiger gleichzeitig gelandet und gestartet werden. Und wenn dies keine Kapazitätserhöhung ist, wie uns hier in der Flughafenbroschüre versucht wird glaubhaft zu machen, dann weiss ich nicht, was denn überhaupt eine Kapazitätserhöhung sein soll. Und ein Widerspruch mehr: Seit Jahren hören wir von Massnahmen gegen Verspätungsabbau. Ihre Wirkung verpufft leider im wahrsten Sinne des Wortes, weil gleichzeitig die FZAG einen Hub-Ausbau mit Fernflügen will. Damit wächst der Druck auf die späten Abendstunden weiter an.

Wir von der SP sagen Nein zu diesem Plangenehmigungsgesuch, weil die Flughafen AG keine Garantien abgibt, die Kapazität nicht auszubauen. Wir brauchen verbindliche Zusagen, bevor der Kanton Zürich zuhanden des Bundes ein Plangenehmigungsgesuch einreicht. Ein Pistenausbau widerspricht der Klimastrategie des Kantons Zürich, wie Anne-Claude Hensch es gesagt hat, wir brauchen jetzt

nicht eine Infrastrukturerweiterung am Zürcher Flughafen, sondern eine neue Gesamtverkehrskonzeption. Ich bitte Sie dringend, den Antrag der äusserst knappen KEVU-Mehrheit abzulehnen.

Bernhard im Oberdorf (SVP, Zürich): Ich kann Ihnen mit Freude meine Interessenbindung darlegen. Sie besteht nämlich darin, dass ich keine habe. Als Mitglied der Aviatik-Journalisten, der Schweizer Aviatik-Journalisten (*Heiterkeit*) sind wir zu einer neutralen Berichterstattung verpflichtet. Sie können ruhig lachen, dort hinten, aber das bringt Sie auch nicht weiter.

Wenn ich jetzt die beiden Argumentationslinien sehe: Das eine ist ein Klimafundamentalismus, der hier dargelegt wird. Es wird darüber debattiert, als ob eine Parallelpiste zur Debatte stehen würde. Das tat sie nicht, das ist schon seit fast einem halben Jahrhundert weg vom Tisch. Aber man argumentiert noch, wie wenn das so wäre, das zeigt, wie falsch dieses Argument ist. Die zweite Linie ist durch ein gewisses Misstrauen geprägt, bei dem ich etwas Mühe habe, es nachzuvollziehen. Aber dann – das ist dann wieder das Gute, wenn man bei den Luftfahrtsjournalisten ist – hat man auch Möglichkeiten, gewisse Dinge etwas näher einzusehen.

Also beispielsweise der Lobbyismus: Es gab einmal ein militantes Mitglied im Schutzverband gegen den Lärm. Der hat sein Haus direkt in die Anflugschneise unter dem Stadlerberg gebaut. Zuerst baut man da hin, weil es günstig und billig ist, und nachher zieht man gegen den Lärm ins Feld. Das ist eben inkonsequent. Oder ich war mal am Tisch mit Armin Baltensweiler (*CEO der ehemaligen Schweizer Fluggesellschaft Swissair*) zu seiner Zeit. Da kamen auch Kantonsräte und haben gefordert, dass man die Linien des NNI-Indexes – das ist der Number-of-Noise-Index – näher an die Pisten heranführt, weil man dann mehr Baubewilligungen erteilen könnte. Das haben sie damals natürlich gemacht, weil die Swissair damals günstigere, also lärmarme Flugzeuge eingesetzt hat. Diese Bemühung hätte den Anwohnern nichts genützt, sondern nur jenen, die ihre Interessen wahrnehmen. Das ist die Realität.

Und wenn es um die Sicherheit geht, dann kann ich Ihnen noch ein Anflug-Erlebnis mitteilen, Sie können sich ruhig anschnallen: Es war mit einer Maschine, es war nicht die Swissair, es war eine ausländische Gesellschaft. Ich war im Cockpit mit dabei. Wir konnten nicht von Norden landen wegen einem starken Westwind. Wir mussten dann über Kloten einkurven, relativ eng. Und wie das so ist, die Piste ist ja nicht vorne, sondern ist dann seitlich verschoben, weil man das Flugzeug anstellen muss und erst im letzten Moment geradstellen kann. Ist natürlich klar, dass man dann unter Umständen später aufsetzt, und dann ist die Frage: Anflug abbrechen und durchstarten? Die Piloten haben sich dann entschieden, wir ziehen die Landung durch. Und dieses Kriterium, das Sicherheitskriterium, ist auch immer abhängig von der verbleibenden Länge der Piste. Und wo wir gelandet sind, das war eben die Piste 28. Es war kein Risiko, kein Sicherheitsrisiko, aber es hat das Risiko bestanden, durchstarten zu müssen und mehr und unnötig Lärm zu erzeugen. Das sind die Realitäten. Wenn ich hier gewisse Argumente höre, erinnert mich das etwa an 1880. Ich glaube, damals wäre der Gotthardtunnel nie gebaut

worden, wenn man einem gewissen Fundamentalismus in der Argumentation Folge geleistet hätte. Danke.

Wilma Willi (Grüne, Stadel): Das Schweizer Stimmvolk hat sich für das Klimagesetz ausgesprochen und will Klimaschutz. Wir erlebten gerade wieder einmal eine Hitzewelle und Sie, geschätzte Frau Regierungsrätin, wollen zusammen mit der Regierung wirklich die Pisten verlängern, anstatt dass wir uns für eine klimafreundliche Zukunft einsetzen. Das ist an Zynismus nicht zu überbieten. Und dann komme ich zum absoluten Hammer: Noch mehr Landverbrauch durch Pistenausbau, die Verlegung der Glatt und die Kompensationsmassnahmen wird zum Beispiel voraussichtlich der Geflügelhof von Euw in Oberglatt vernichtet. Das habe ich so in der «Bauernzeitung» gelesen, also ist es bekannt. Wenn die Landwirte hier im Saal nicht Nein stimmen, dann haben sie auf ewig die Glaubwürdigkeit punkto Kulturlandschutz verloren. Man kann nicht landauf, landab Plakate aufstellen, wo man die Bedrohung der landwirtschaftlichen Nutzfläche beklagt, und dann beim grössten Landfresser-Projekt der letzten Jahre Ja sagen. Wenn die Landwirte heute hier Ja für die Pistenverlängerung stimmen, sollten Sie in Zukunft zum Thema «Kulturlandverlust» schweigen. Für uns Grüne kommt genau deshalb die Pistenverlängerung überhaupt nicht infrage.

Mit der Pistenverlängerung möchte der Regierungsrat aber nicht nur mehr klimafeindliche Emissionen ermöglichen, nicht nur Land opfern, sondern uns auch noch mit mehr Lärm beschallen. Gemäss Paragraf 6 der Verordnung ZFI nimmt der Regierungsrat Einfluss auf die Flughafenbetreiberin und auf die zuständigen Stellen des Bundes bei einer Überschreitung. Schön wäre es. Wir wissen alle, dass die Indexwerte seit Jahren nicht eingehalten werden. Und die englischsprachigen Bezeichnungen verstecken, was es wirklich bedeutet: «highly annoyed» und «highly sleep disturbed» tönen halt harmloser als die Begriffe, die wir verstehen, nämlich «stark belästigt am Tag» und «nachts stark gestört im Schlaf». Das ist, wie es uns geht. Diese Indexwerte werden seit Jahren überschritten, und was macht der Regierungsrat diesbezüglich? Gar nichts. So haben wir jede Nacht mindestens vier Starts direkt über unseren Dörfern, und das nach 23 Uhr bis 23.30 Uhr, wenn es gut geht. Das ist nicht bloss eine Statistik, den Lärm erleben wir Nacht für Nacht. Und mit der Pistenverlängerung wird der Lärm bei uns im Osten, Westen und Norden noch mehr zunehmen, das ist heute bekannt. Der Flughafen hat dazu noch nie seine Versprechungen eingehalten. Deshalb vergessen Sie es, dass es nachts weniger Flüge haben wird. Ein Nein gegen die Pistenverlängerung ist ein Ja für unser Klima, ist ein Ja für unsere Landwirtschaft und ist ein Ja für nicht noch mehr Lärm für unsere Bevölkerung. Die Zitrone ist bereits jetzt bis zum letzten Tropfen ausgepresst – auf allen Ebenen. Genug ist genug. Danke.

Gabriel Mäder (GLP, Adliswil): Ich bin im Süden des Flughafens in Opfikon aufgewachsen und habe über 20 Jahre am und mit dem Flughafen gelebt. Ich weiss nur zu gut, wie wichtig der Flughafen Zürich für die Bevölkerung in der Region und die Wirtschaft des Kanton Zürich ist. Deshalb ist mir ein starker, sicherer Flughafen, der seine Verantwortung gegenüber der Bevölkerung wahrnimmt,

wichtig. Ich habe aber auch gelernt, dass es beim Flughafen nichts umsonst gibt. Jede Verbesserung für die Bevölkerung musste hart erkämpft werden: die Entschädigungen für die Schallschutzfenster, die Umsetzung der Nachtruhe oder die Schallschutzhalle für die Tests der Triebwerke, jeder Fortschritt war ein hartes Ringen. Und nun plötzlich kommt der Flughafen, der, wie die bürgerlichen Parteien ja stets betonen, eine profitorientierte börsenkotierte Gesellschaft ist, und möchte 250 Millionen Franken für zusätzliche Sicherheit ausgeben, ohne dass die Kapazität ausgebaut werden soll, also ohne dass er irgendeinen finanziellen Vorteil hätte, notabene für einen Ausbau, der gar nicht zwingend benötigt wird, da die Sicherheitsauflagen ja bereits erfüllt werden. Wo ist Ihr kritisches Denken? Bei jeder anderen Unternehmung würde das Aktionariat, ohne zu zögern, die umgehende Entlassung der Geschäftsleitung fordern. Welche Firma kann es sich leisten, eine Viertelmilliarde zu investieren, ohne einen finanziellen Mehrwert zu generieren? Daher fällt es mir schwer zu glauben, dass in einigen Jahren diese zusätzliche Sicherheitsmarge nicht doch wieder zugunsten von mehr Flugbewegungen reduziert wird. Schliesslich hat der Flughafen selbst schon 2018 im 39. Politikbrief geschrieben: «Der Drehkreuzbetrieb am Flughafen Zürich weist derzeit sechs Wellen auf. In diesen Spitzenzeiten bestehen bereits heute Kapazitätsengpässe, die sich in Zukunft aufgrund der steigenden Nachfrage nach Flugreisen weiter verschärfen werden.» Und weiter: «Um das breite Destinations-Portfolio der Nachfrage entsprechend ausbauen zu können, müssen die Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit die Kapazitäten in den Spitzenzeiten nachfragegerecht ausgeweitet werden können.» Ja, das ist der Flughafen, wie ich ihn kenne, und das, was ich von einem profitorientierten Unternehmen erwarte. Deshalb gibt es meine Stimme im Gegensatz zur FDP nur mit Wenn und Aber und nur gegen verbindliche Auflagen zum Schutz der Anwohnenden und der Umwelt. Zum Schluss ein Wort an die besorgte bürgerliche Seite zur Sicherheitslage: Wenn diese so dringend ist, gibt es eine einfache Lösung. Wie Sie sicherlich wissen, ist die Sicherheit eine Funktion von Kapazität und Nutzung. Und anstatt auf den jahrelangen Ausbau der Kapazität zu warten, könnten Sie Ihrer Besorgnis natürlich kurzfristig mit einer Reduktion der Nutzung entgegenwirken. Aber ich glaube, da sind wir uns einig, dass die Sicherheitslage doch ausreichend ist. Besten Dank.

Martin Huber (FDP, Neftenbach): Fast die Hälfte der Bevölkerung wählt die Klimaallianz. Da müssten ja die Flugbewegungen um die Hälfte abnehmen. Ich denke nicht, dass die Bürgerlichen jetzt doppelt so viel fliegen, oder fliegt die Klimaallianz nur als Privatperson? Diese belastet die Umwelt gemäss der letzten Generation nicht.

Die Sicherheit ist das höchste Gut in der Aviatik. Eine längere Piste gibt nicht mehr Flugbewegungen, weil die Abstände zwischen den startenden und landenden Flugzeugen wegen der Windschleppen eingehalten werden müssen. Ich habe schon ein paar Starts als Flugschüler auf der Piste 28 durchgeführt und kann Ihnen sagen: Die Zeiten werden eingehalten. In vielen Berufsgruppen gibt es Sicherheitsbeauftragte, um die Sicherheit laufend zu verbessern. Nun wird uns heute von

der Klimaallianz erklärt, dass dies nicht nötig sei. Da scheint der Kanton im Budget 2024 erhebliches Sparpotenzial zu haben. Ist das euer Ernst? Echt jetzt? Der Bericht «Sicherheitsprüfung Flughafen Zürich», welcher nach den international anerkannten Methoden erstellt wurde, identifiziert die Risiken des heutigen Betriebs. Wenn man in der Aviatik mehr Sicherheitssicherheitsmarge aufbauen kann, sollte man das tun. Die Pistenverlängerungen ergeben mehr Bremsweg, weniger Kreuzungspunkte, weniger unplanmässige Umstellungen des Flugbetriebs und weniger Verspätungen und mehr Nachtruhe.

Die FDP steht für die maximale Sicherheit im Flugverkehr. Stellen Sie bitte die Sicherheit über die ideologischen Standpunkte. Besten Dank.

Nicola Siegrist (SP, Zürich): Meine Interessenbindung vorab: 2050 werde ich erst 54 Jahre alt sein. Und wie viele andere in diesem Rat werde ich dann mit den Folgen der Klimakrise am eigenen Leib voll leben müssen (*Zwischenrufe*). Und wer jetzt so reagiert, der hat wohl wenig Respekt für die eigenen Enkelinnen und Enkel übrig. Genau diesen Punkt der Klimakrise möchte ich aber noch etwas ausführen, und zwar in drei Punkten. Es wird hier vorgeworfen, es gehe nicht um einen Ausbau. Nein, ich würde es präzisieren, es geht um die Grundlagen für einen Ausbau, es geht um die Grundlagen für eine Kapazitätserweiterung. Es gibt hier ein ganz bekanntes anderes Beispiel für Infrastruktur in diesem Land, das genau nach der gleichen Logik funktioniert, und zwar die zweite Gotthardröhre. Es wurde bei der zweiten Gotthardröhre nur mit der Sicherheit argumentiert, als wir darüber abgestimmt haben. Es wurde das Versprechen abgegeben, «nein, die zweite Spur wird auf keinen Fall je eröffnet, es geht ja nur darum, Autounfälle zu verhindern». Nun, sieh an, die SVP beziehungsweise SVP-Giezendanner im Aargau (*gemeint ist Nationalrat Benjamin Giezendanner*) forderte vor zwei Tagen: Jetzt muss diese zweite Röhre, wenn sie denn eröffnet ist, endlich auch bei Spitzenzeiten voll geöffnet werden. Logisch, wenn Infrastruktur mal da ist, dann muss man sie nutzen, und genau die gleiche Situation haben wir auch beim Flughafen. Wenn diese Pisten verlängert werden, dann geht es einige Jahre und dann haben wir hier im Rat diesen Antrag. Seien Sie ehrlich und geben Sie das endlich zu! Und so wie ich Beat Habegger verstanden habe, ist es für ihn ja sowieso kein Problem mit dem Ausbauen, wir müssen ja schliesslich wettbewerbsfähig sein und bleiben. Seien Sie doch auch hier ehrlich und sagen Sie, dass Sie einen Ausbau und eine Erweiterung dieses Flughafens begrüßen würden. Sie wollen keine Beschränkung der Kapazität, Sie wollen es nicht schriftlich festhalten, Sie wollen es nicht im Gesetz festschreiben. Das können wir nur als Zeichen lesen, dass Sie die Kapazität dieses Flughafens erweitern wollen.

Gestern – ich weiss nicht, wer die Zeitung jeweils liest –, aber gestern haben wir über das Klimaschutzgesetz abgestimmt. Es muss ein grosser Verlust sein für die grösste Fraktion hier im Rat, aber 59 – plus Komma etwas – Prozent der Schweizer Stimmbevölkerung haben gestern Ja gesagt zum Klimaschutz, Ja gesagt zum Pariser Klimaabkommen, und dieses gibt eine klare Richtung vor: Wir müssen in allen Bereichen runter, wir müssen auch im Flugverkehr runter. Im Kanton Zürich heisst das 62,5 Prozent Ja-Anteil, und für Einzelne in diesem Rat vielleicht noch

spezifisch: Im Wahlkreis Uster heisst es 64,9 Prozent Ja, ich glaube dieses Resultat verpflichtet auch einzelne Vertreterinnen und Vertreter der GLP.

Zweitens, Klimaneutralität und Flughafen: Es wird ständig behauptet, der Flughafen beziehungsweise die Flugindustrie werde ihren Beitrag auch leisten, die habe ja diese «Road Map Sustainable Aviation», es gibt diese Beimischquoten für nachhaltiges Kerosin. Aber tut mir leid, es ist einfach Augenschwärmerei.

Zwei Drittel der klimarelevanten Wirkung des Flugverkehrs ist «non CO₂», es ist nicht CO₂. Das, was ehemalige Ratsmitglieder hier drin als Chemtrails bezeichnen würden, das sind Kondensstreifen, und Kondensstreifen machen etwa zwei Drittel der Klimawirkung aus. Sie kriegen die nicht weg, da können Sie noch so viel grünes Kerosin in diese Flugzeuge tanken. Und Frau Walker Späh, ich habe eine direkte Frage an Sie, die Sie dann vielleicht in der nächsten Sitzung noch beantworten können: Sie sprechen immer davon, dass die Flugindustrie auch auf netto null kommen muss. Aber anerkennen Sie, dass reines Beimischen, rein sozusagen bei der Betriebsart der Flugzeuge, das Klimaproblem noch nicht löst? Ich würde mir da eine klare Antwort wünschen.

Dritter Punkt: Wir sprechen nur über die Anzahl Flüge, wir sprechen nicht darüber, welche Flugzeuge da auch landen können mit anderen Lande- und Startpisten. Es ist klar, dass auch grössere Flieger und häufiger grössere Flieger starten und landen können mit dieser Verlängerung. Das bedeutet auch schwerere Flieger. Und schwerere Flieger bedeuten logischerweise auch mehr CO₂-Emissionen. Weshalb das hier nicht ehrlich gesagt wird, auch das frage ich mich. Auch da die Frage an Regierungsrätin Walker Späh: Können Sie mir sagen, ermöglicht diese Verlängerung der beiden Pisten, dass mehr grössere Flieger landen? Herzlichen Dank für eine klare Antwort.

Wer das Votum des Volkes von gestern ernst nimmt, wem die Zukunft unserer Generation – meiner Generation – wichtig ist, der sagt Nein zu dieser Verlängerung, alles andere ist unehrlich.

Paul von Euw (SVP, Bauma): Aufgrund der Verniedlichung der Sicherheit durch die Gegnerschaft müssen wir hier schon noch etwas relativieren. Der Flughafen Zürich und sein Flugbetrieb sind sicher. Es gibt aufgrund der Pistenkreuzung, aufgrund der Rollwegkreuzung mit der Piste 28 und aufgrund allfälliger Luftkreuzungen beim Durchstarten keine nennenswerten Vorfälle. Also wie gesagt, der Betrieb gilt als sicher, noch sicherer, als dies die gesamte Fliegerei sowieso schon ist. Fliegen ist weitaus das sicherste Verkehrsmittel, ist noch sicherer als Bahn und Bus. Gerne gebe ich Ihnen dazu zwei Zahlen, die in Deutschland erhoben worden sind. Bei der Bahn erliegen pro Milliarde gefahrene Kilometer 0,035 Menschen den Verletzungen durch einen Unfall, beim Busfahren sind es pro Milliarde gefahrene Kilometer 0,17 Personen. Und trotzdem wird die Infrastruktur für Bahn- und Busverkehr stetig verbessert, obwohl – Sie geben mir recht – diese bereits sehr, sehr sicher ist. Solche Massnahmen werden für die maximale Risikominimierung getroffen und damit ein potenzielles Restrisiko für Passagiere und Mitarbeitende möglichst auszubedingen. Zweifelsfrei bringt auch der Flugbetrieb ein potenzielles Restrisiko mit sich. Daher verstehe ich nicht, weshalb Sie diese

potenziellen Gefahren des Pistenkreuzens nicht auf ein Minimum reduzieren wollen. Dies würden Sie machen, indem Sie den Pistenverlängerungen der Pisten 28 und 32 zustimmen. Ich bitte Sie, sagen Sie für all die Passagiere und Mitarbeitenden, welche den Flughafen Zürich nutzen, Ja zur Reduktion eines potenziellen Restrisikos und damit Ja zu mehr Sicherheit mit einem Ja zur Pistenverlängerung. Und eine Frage an die Gegnerschaft habe ich noch: Stellen Sie sich vor, eines der potenziellen Restrisiken bewahrheitete sich und es passiere tatsächlich während einer Kreuzung von zwei Flugzeugen ein tragischer Unfall. Würden Sie sich nicht den heutigen Tag zurückwünschen und mit einem Ja abstimmen in diesem Fall? Das möchte ich von Ihnen noch wissen.

Und jetzt noch etwas zur Investition, dem «Return on Investment»: Sie plädieren gebetsmühlenartig, dass die Flieger am Abend zu spät starten. Hier haben wir mit der Flughafen Zürich AG eine Firma, die ihren Auftrag ernst nimmt, den Auftrag, die Flieger bis 23.00 Uhr starten zu lassen. Und mit diesen Massnahmen erreicht sie diese Vorgabe, welche sie erhalten hat. Das ist Verantwortung-Tragen, die Flughafen Zürich AG trägt Verantwortung durch die Pistenverlängerung und muss das in ihre Geschäftsrechnung mit einkalkulieren. Das ist der Auftrag, den sie hat. Und ich gehe schwer davon aus, dass das die Flughafen Zürich AG macht, und das erwarten wir auch. Besten Dank.

Daniel Heierli (Grüne, Zürich): Als Mitglied der Klimaallianz ein Bekenntnis gleich zu Beginn: Ich bin auch schon in einem Flugzeug gesessen, das letzte Mal war 1993, aber jetzt möchte ich mich doch auch noch dem Thema «Klima» zuwenden. Der Flughafen sagt ja selbst, dass damit die Kapazität pro Stunde von 66 auf 70 Prozent erhöht werden sollte. Das ist eine Steigerung um 6 Prozent, es ist eine Steigerung – Punkt. Und im Ostkonzept ist es sogar eine Steigerung um 16 Prozent, es ist also eine Kapazitätssteigerung, ob Sie das nun wahrhaben wollen oder nicht. Und die Obergrenze von 23'000 ist ja bekanntlich keine verbindliche Obergrenze. Wenn dieser Wert erreicht ist, dann könnte man vielleicht was tun oder auch nicht, und vermutlich eher nicht, wenn immer noch die gleichen Akteure dann am Wirken sind.

Nur am Boden sind die Anstrengungen ja bemerkenswert: Der Flughafen hat von 1991 bis 2019, den Ausstoss von CO₂ von 50'000 auf 30'000 Tonnen reduzieren können, eine Reduktion von über 40 Prozent. Das ist ja sehr schön, aber in der Luft geht der Trend leider absolut in die umgekehrte Richtung. Im gleichen Zeitraum ist der Ausstoss durch Kerosin, welches in der Schweiz vertankt wurde, um plus 75 Prozent gestiegen, und das, obwohl in diesen 30 Jahren ja ein technischer Fortschritt stattgefunden hat. Aber wir sehen halt einmal mehr: Das Mengenwachstum, das frisst den technischen Fortschritt zum Frühstück. Und werfen wir doch einen Blick auf die Grössenordnung: 30'000 Tonnen CO₂-Ausstoss am Boden, das Kerosin, das im Flughafen Zürich getankt wird, führt zu einem CO₂-Ausstoss von 4,5 Millionen Tonnen pro Jahr, Faktor 150 mehr. Und wie schon Nicola Siegrist darauf hingewiesen hat, ist die umweltschädliche Wirkung von Verbrennungsprozessen in 10'000 Metern Höhe noch wesentlich grösser, als wenn das am Boden stattfinden würde. Es ist also völlig klar, wo wir ansetzen

müssen, wenn wir nicht nur Kosmetik, sondern Klimapolitik betreiben wollen: Der luftseitige CO₂-Ausstoss muss sinken.

Wir sind da natürlich völlig technologieneutral und verwahren uns gegen jegliche Denkverbote. Also ich finde zum Beispiel synthetische Flugtreibstoffe, kurz SAF genannt, das ist eine durchaus interessante Idee. Aber ich unterscheide eben zwischen Technologien, die es gibt, und Technologien, die es nicht gibt. Und SAF-Produktion im industriellen Massstab gehört leider immer noch zur zweiten Kategorie. Es gibt zwar SAF-Produktion im Labormassstab zu exorbitanten Preisen, die lieber gar nie genannt werden. Es gibt auch Hochglanzbroschüren, die uns die baldige Produktion in naher Zukunft ankünden, aber es gibt bis heute keine industrielle Produktion, und schon gar nicht zu einem Preis, der einigermaßen realistisch wäre. Solche Produktion ist heute reine Science-Fiction. Vielleicht wird das einmal Realität, vielleicht auch nicht, heute wissen wir es einfach noch nicht. Also, diese SAF mögen eine Vision für die Zukunft sein – man müsste dann auch noch das Kondensstreifen-Problem lösen, aber nicht wahr, mit Technikglauben kann man das vielleicht auch –, aber es ist sicher kein Grund, die heutige Fliegerei der Senkung des CO₂-Ausstosses zu dispensieren. Und wenn wir die Kantonsverfassung, genauer den Artikel 102a, ernst nehmen wollen, dann müssen wir unsere Einflussmöglichkeiten gegen eine weitere Zunahme des Flugverkehrs ausnützen, indem wir diese Übung «Pistenverlängerung» jetzt versenken. Danke.

Chantal Galladé (GLP, Winterthur): Ich zweifle daran, dass diese Vorlage so eine Mehrheit in einer Volksabstimmung finden wird. Dieser Vorlage fehlen die drei wesentlichen Elemente, die eine Volksabstimmung gewinnen lassen: Es fehlt das Vertrauen, es fehlt die Verbindlichkeit, es fehlt die Verlässlichkeit. Unser Rückweisungsantrag würde genau dazu beitragen, würde genau diese drei fehlenden Elemente herstellen. Sie müssen ja der Bevölkerung nicht nur erklären, warum Sie eine Pistenverlängerung wollen, was das Gute daran ist, Sie müssen auch erklären, wie Sie mit den Nachteilen, die Mensch und Umwelt teilweise erleiden, umgehen wollen, wo da Menschen und Umwelt geschützt werden sollen und wie. Ich zweifle daran, dass das mit Antworten des ehemaligen CEO des Flughafens (*Stephan Widrig*), wie Herr Schaaf sie heute zitiert hat, geschehen kann: Ja, eigentlich bekommt der Osten dann den Lärm, den er zugute hätte. Ich zweifle, dass Sie so eine Volksabstimmung gewinnen werden, das kann den Osten nicht überzeugen, ich bin selber auch aus Winterthur. Es braucht Verlässlichkeit und Verbindlichkeit bezüglich Lärmbelastung, bezüglich Nachtruhezeiten, bezüglich Plafonierung auf 320'000 Flugbewegungen.

Einige von Ihnen haben gesagt: «Ja, das muss nicht rein, das ist ja schon so.» Ja, wenn es schon so ist, warum scheuen wir dann die Verbindlichkeit? Warum scheuen wir dann eine verbindliche Zusage, dass verbindlich in eine Vorlage reinzunehmen, damit eben die Verlässlichkeit, die Verbindlichkeit wirklich auch da ist, das Vertrauen der Menschen gebildet werden kann.

Gestern hat die Schweiz, die Stimmbevölkerung über das Klimaschutzgesetz abgestimmt, es wurde bereits erwähnt. Und Herr im Oberdorf, das ist kein Klima-

Aktivismus, das ist eine Volksabstimmung, das nennt man «Volkswille», und dieses Klimaschutzgesetz sieht eine Klimaneutralität vor. Das heisst, auch mit Pistenausbau wird der Flughafen nicht darum herumkommen, bis 2040 verbindlich die Klimaneutralität zu erreichen. Schauen Sie, jede Volksabstimmung zu bilateralen Verträgen macht man so, dass man flankierende Massnahmen dazu einleitet. Diese sind verbindlich. Wir verpassen heute die Chance, flankierende Massnahmen einzubauen, wenn wir den Rückweisungsantrag nicht annehmen. Der Rückweisungsantrag von uns ist gewissermassen, wenn Sie so wollen, die flankierende Massnahme zu diesem Pistenausbau. Ich bitte Sie, das zu überdenken und diese Chance wahrzunehmen. Vielen Dank.

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren): «Standort der jeweiligen Interessen ist entscheidend», Herr Bärtschiger zitierte eine Aussage über Lärm aus dem Jahre 2006, seine Aussage. Aktueller war die Tat des Spitals Limmattal mit Verwaltungsratspräsident Markus Bärtschiger aus dem Jahr 2020, eine ständige Rettungs-Helikopter-Basislandestelle auf dem Dach des Spitals zu errichten. Vordergründig waren wirtschaftliche Gründe für das Spital und die Rettungshelikopterfirma Alpin Air Ambulance, eine lobenswerte wirtschaftliche Haltung für diese beiden Firmen. Nur die Lärmsteigerung in der Umgebung des Spitals spielte bei der Spitalführung eine untergeordnete Rolle, sie wurde erst danach besprochen. Über die Klimaziele wurde kein Wort verloren. Apropos Nachtlärm: Das Limmattal hat den Eisenbahn-Rangierbahnhof vor der Haustür. Die Limmattaler kennen keine Nachtruhe zwischen 23 Uhr und 6 Uhr, da die Züge für die nächsten Fahrten vorbereitet werden in dieser Zeit. Danke fürs Zuhören.

Beatrix Stüssi (SP, Niederhasli): Ich stehe natürlich hinter den gesetzten Klimazielen und danke Nicola Siegrist, dass er diese hier sehr gut, viel besser als ich, vertreten hat. Grundsätzlich anerkenne ich aber auch die grosse Bedeutung unseres Flughafens. Der Flughafen ist und bleibt das Tor zur Welt und ist gleichzeitig einer der grössten Arbeitgeber der Region. Ich selbst bin betroffen. Ein Teil meiner Familie lebt in Übersee und somit bin ich immer wieder direkt oder indirekt Nutzerin des Flughafens.

Ich bin aber klar gegen die Pistenverlängerung, weil diese nur eine Kapazitätssteigerung zur Folge haben würde. Die Sicherheit wird mit diesem Pistenausbau nicht wirklich verbessert, weil das Pistenkreuz weiterhin bestehen bleibt und die Sicherheit nur mit der Aufhebung dieses Pistenkreuzes wirklich verbessert werden könnte. Dies ist aber nicht vorgesehen und noch weniger mehrheitsfähig.

Es wird behauptet, dass mit den Pistenverlängerungen die Verspätungen abgebaut werden können. Werden aber Garantien für diese Behauptung gefordert, folgen nur leere Versprechungen und Ausreden. Diese Verspätungen sind schon von vornherein klar eingeplant, weil der Abflugplan ohne Einbezug der Wind- und Wetterlage bis kurz vor der Nachtflugsperrung so überladen wird, dass er gar nicht eingehalten werden kann. Dies kann mit der geplanten Pistenverlängerung nicht behoben werden. Das Projekt und Vorhaben einer Pistenverlängerung wurde bereits vor vielen Jahren, rund zehn Jahren, damals noch klar als Kapazitätsausbau

angepriesen und heute unehrlicher Weise als Verbesserung der Sicherheit verkauft. Wir wollen aber sicher alle einem qualitativ hochstehenden und sicheren Flughafen. Wir wollen aber, dass dieser so betrieben wird, dass die Bevölkerung in allen Richtungen vor Nachtlärm verbindlich geschützt wird. Deshalb lehne ich diesen unnötigen Pistenausbau ab.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Es wird knapp heute und wohl auch in der Volksabstimmung, die kommt, ob wir hier Ja oder Nein sagen zum Pistenausbau. Wenn die Staatsvertretung im Flughafen, die eigentlich die Stimmung im Kanton kennen sollte, denn dafür sollte sie ja da sein, wenn sie ein echtes Interesse an einem nachhaltig erfolgreichen Flughafen, an einem nachhaltig erfolgreichen Standort Zürich hätte, hätte sie proaktiver agieren müssen im Spannungsfeld von Bevölkerung, Entwicklung, Mobilität, Anbindung an die Welt, Lärm, Klima und so weiter, doch mehr dazu später. Der Flughafen Zürich, das ist unbestritten, ist wichtig für unsere dynamische Wirtschaftsregion. Und gleichzeitig stellt er eine Belastung für Anwohnerinnen und Anwohner und die Umwelt dar. Als Grünliberaler bin ich bemüht, in diesem Spannungsfeld Lösungen zu finden. Als Regierungsratskandidat wurde mir die Frage gestellt, wie ich zur Pistenverlängerung stehe, und ich habe sie mit «Ja», «Ja, aber» beantwortet, und dazu stehe ich; ich habe Ihre spitze Bemerkung gehört, Nicola Siegrist, und ich habe auch die Rückmeldungen nach meinem Positionsbezug gehört, positive und negative. Und ich habe nicht nur das Abstimmungsergebnis von gestern zur Kenntnis genommen, sondern auch die Umfrage in der NZZ, nach der etwa 47 Prozent der GLP-Wähler sich für eine Pistenverlängerung aussprechen würden.

Etwas mehr zur Einbettung meiner Position: Für Kurz- und Mittelstrecken setze ich auch auf Hochgeschwindigkeitszüge und auch auf neue, innovative Transportsysteme wie Hyperloop Europe, die hier in Zürich entwickelt werden. Für die interkontinentale Anbindung braucht es den Flughafen. Und dem Pistenausbau, das habe ich auch so gesagt, stimme ich unter der Bedingung zu, dass die Anzahl der Flüge nicht deutlich zunimmt, sondern dass er der Stabilisierung des Flugbetriebs dient und so auch die Nachtruhezeit endlich eingehalten werden kann.

Es ist auch zur Kenntnis zu nehmen, dass der Flughafen sich in den letzten Jahren in die richtige Richtung bewegt hat. Er hat sich ein Netto-null-Ziel gegeben bis 2040 am Boden und ein Netto-null-Ziel bis 2050 am Boden und in der Luft. Diese Punkte entsprechen auch dem GLP-Rückweisungsantrag, den ich unterstützen werde. Dennoch, wenn es zur Abstimmung über die Verlängerung kommen würde, werde ich mich dafür aussprechen, wenn unser Rückweisungsantrag scheitern sollte.

Was mir heute Morgen auffällt, ist: Es fehlt in der Diskussion schon, dass man aufeinander zu geht. Rednerinnen und Redner der politischen Mitte waren sehr gelassen, sehr objektiv, aber es gibt mir zu viele Behauptungen, zu viele Übertreibungen, zu viele Vereinfachungen. Konkret: Behaupten Sie doch nicht, es gäbe keine Kapazitätserhöhungen. Es wäre mir lieber, Sie würden so ehrlich sein und sagen: Potenziell sind Kapazitätserhöhungen möglich. Diese sollten aber genutzt

werden, um die Stabilität zu erhöhen. Es wäre machbar gewesen, unseren Anträgen, unseren moderaten, aber klaren Forderungen nachzukommen. Dafür hätten die Vertreterinnen des Kantons, unsere Volkswirtschaftsdirektorin mehr Umsicht walten lassen müssen. Und auf begründete Einwendungen hätte eingegangen werden sollen; dies eben auch, um Mehrheiten zu sichern und dann mit einer stabilen Mehrheit zu einem klaren Resultat zu kommen. Und dann kann man fundamentale Gegner aussen vor lassen. Es wird knapp heute und in der Volksabstimmung.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Heute vermutlich nicht mehr. Wir haben einen Ordnungsantrag von Martin Hübscher.

Ordnungsantrag

Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen): Ihr habt gesehen, die Zeit ist fortgeschritten und wir sind in einer offensichtlich interessanten und spannenden Debatte, die gerne noch weitergeführt werden möchte, weil ja noch so viele Redner auf der Liste sind und wir eigentlich die Liste bereits geschlossen haben und wir noch nicht einmal über die ersten beiden Minderheitsanträge fertig beraten haben. Deshalb stelle ich den Ordnungsantrag,

dass wir die Sitzung hier unterbrechen.

Wir haben heute alle Fraktionsausflüge geplant, und es ist doch schön, wenn die Debatten dann dort in gewohntem Rahmen weitergehen und wir die Debatte hier im Rat dann nach den Sommerferien wieder aufnehmen und dann hoffentlich auch zu einem guten Ende führen.

Deshalb mache ich euch beliebt, dass wir hier die Sitzung unterbrechen und die Debatte an einem von der Geschäftsleitung und unserer Präsidentin neu zu bestimmenden Datum wiederaufgenommen wird. Herzlichen Dank für die Unterstützung.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Gut, dieses Mal mit dem richtigen Paragraphen, das letzte Mal habe ich denjenigen für eine freie Debatte zitiert. Nach Paragraph 54 des Kantonsratsreglements muss über einen Ordnungsantrag sofort abgestimmt werden. Wer dafür ist, die Debatte zu unterbrechen, drücke Ja. Wer nicht auf den Ausflug und weiterdiskutieren will, drücke Nein (*Heiterkeit*).

Abstimmung

Der Kantonsrat stimmt dem Ordnungsantrag mit 120 : 22 Stimmen (bei 0 Enthaltung) zu und beschliesst, die Debatte über die Vorlage 5720a abzubrechen.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Ich bitte die Fraktionspräsidentinnen und -präsidenten nachher zu mir zu kommen, damit ich ihnen sagen kann, wann wir einen ganzen Tag dafür Zeit haben, weiter zu diskutieren.

Die Beratung der Vorlage 5720a wird abgebrochen. Fortsetzung an einer späteren Sitzung.