



10. Mai 2023

Interpellation

von Selina Walgis (GRÜNE)
und Markus Knauss (GRÜNE)

Der Stadtrat der Stadt Zürich steht der Pistenverlängerung positiv gegenüber. Die Pistenverlängerung und die geplanten Erweiterungen der Terminals können später für einen Kapazitätsausbau benutzt werden. Ein solcher Kapazitätsausbau wäre in Zusammenhang mit dem Netto-Null-Ziel der Stadt Zürich fatal. Auch die indirekten Emissionen, welche beim Flugverkehr anfallen, gehören zum Netto-Null-Ziel der Stadt Zürich. Die Treibhausgasemissionen, welche ausserhalb der Stadtgrenze ausgestossen werden, aber von Zürcher*innen mitverursacht werden, sollen gegenüber 1990 bis 2040 um 30 Prozent gesenkt werden. Die Stimmbevölkerung der Stadt Zürich hat das Netto-Null-Ziel mit einer deutlichen Mehrheit von 75% angenommen. Ausserdem wird ein Kapazitätsausbau zu mehr Fluglärm führen. Aber selbst wenn die Pistenverlängerungen nicht zu mehr Kapazitäten führen werden, ist mit dem Szenario SIL 2 mit Pistenverlängerungen, neuen Flugrouten und abgeänderten Routenbewegungen mit einer Zunahme der vom Fluglärm betroffenen Personen in der Stadt Zürich zu rechnen. Davon ist insbesondere die Stadtzürcher Bevölkerung in den Stadtkreisen 11 und 12 sowie den Stadtquartieren Altstetten und Höngg betroffen. Der Stadtrat trägt die Verantwortung, im Sinne der Bevölkerung zu handeln und spielt beim Entscheid, ob eine Pistenverlängerung ermöglicht wird, eine zentrale Rolle.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Was sind die Argumente für die Pistenverlängerung, welche für den Stadtrat ausschlaggebend sind?
2. Ist sich der Stadtrat bewusst, dass mit der Pistenverlängerung eine Möglichkeit für einen Kapazitätsausbau am Flughafen geschaffen wird? Bitte begründen Sie ihre Antwort.
3. Wie vereinbart der Stadtrat die Entscheidung mit dem Netto-Null-Ziel der Stadt Zürich?
4. Wie setzte sich der Stadtrat bis jetzt für die Pistenverlängerung ein? Wie wird er das in Zukunft tun?
5. Welche Möglichkeiten hätte der Stadtrat, um die Pistenverlängerung zu verhindern?
6. Wie hoch ist das maximal mögliche Flugbewegungspotential des Flughafens Zürich mit dem abgeänderten Pistensystem und einem optimierten Flugmanagementsystem?
7. Welche Veränderungen sind für die Stadtzürcher Bevölkerung mit einer möglichen Pistenverlängerungen mit der Betriebsvariante SIL 2, neuen Flugrouten und Routenbelegungen zu erwarten?
8. Nachfrageprognose rechnen für das Jahr 2030 mit einer Flugbewegungszahl von rund 350'000 Flugbewegungen. Aus Klima-, wie Lärmschutzgründen ist diese Flugbewegungszahl viel zu hoch. Wie hoch dürfte nach Ansicht des Stadtrates die Flugbewegungszahl sein, um die Klimaschutzziele der Stadt Zürich einzuhalten? Wird sich der Stadtrat für diese Deckelung einsetzen?
9. Wie hoch ist die Anzahl Personen in der Stadt Zürich, die aktuell von dem besonders schädlichen und lästigen Fluglärm nach 22.00 Uhr betroffen ist? Wie wird sich diese Zahl

mit SIL2 verändern? Welche Massnahmen unternimmt der Stadtrat, damit keine Personen von übermässigem Fluglärm nach 22.00 Uhr betroffen sind?

L. Walz's

M. Krause