



## Beschluss des Stadtrats

vom 8. November 2023

GR Nr. 2023/229

### Nr. 3219/2023

#### **Interpellation von Selina Walgis und Markus Knauss betreffend Flughafen Zürich, Argumente des Stadtrats für die Unterstützung der Pistenverlängerung, Vereinbarung mit dem Netto-Null-Ziel, Flugbewegungszahl für die Einhaltung der städtischen Klimaschutzziele, Möglichkeiten für eine Verhinderung der Pistenverlängerung, Veränderungen für die Stadtzürcher Bevölkerung sowie Anzahl vom Fluglärm betroffenen Personen in der Stadt Zürich**

Am 10. Mai 2023 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Selina Walgis und Markus Knauss (beide Grüne) folgende Interpellation, GR Nr. 2023/229, ein:

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 Pisten- und einem optimierten Flugmanagementsystem?
7. Welche Veränderungen sind für die Stadtzürcher Bevölkerung mit einer möglichen Pistenverlängerung 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?



2/5

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

**Frage 1**

**Was sind die Argumente für die Pistenverlängerung, welche für den Stadtrat ausschlaggebend sind?**

Der Stadtrat hat in der Vergangenheit wiederholt betont, dass er Pistenverlängerungen am Flughafen Zürich positiv gegenübersteht, unter der Voraussetzung, dass sie eine Massnahme zur Erhöhung der Sicherheit darstellen und nicht der Kapazitätserhöhung dienen. Zudem müssen sie aus Sicht des Stadtrats dazu beitragen, dass die Zahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen verringert wird. Beim aktuell vorliegenden Pistenverlängerungsprojekt (Verlängerung der Pisten 28 und 32) sind diese Voraussetzungen aus Sicht des Stadtrats gegeben:

- Das vorliegende Projekt erhöht die Sicherheitsmarge am Flughafen Zürich.
- Die mit dem Projekt angestrebte Stabilisierung des «Ostkonzepts» (Anflüge von Osten) sollte zu einer insgesamt höheren Pünktlichkeit und – damit verbunden – einer Verbesserung bei der Fluglärmbelastung führen, da dicht besiedelte Gebiete nachts überproportional entlastet würden (vgl. Beschluss des Kantonsrats über die Weisung des Regierungsrats an die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG (FZAG) [Verlängerung der Pisten 28 und 32 / Umsetzung der Sicherheitsvorgaben aus dem SIL und Verbesserung der Stabilität des Flugbetriebs] vom 28. August 2023 [Vorlage 5720]).

**Frage 2**

**Ist sich der Stadtrat bewusst, dass mit der Pistenverlängerung eine Möglichkeit für einen Kapazitätsausbau am Flughafen geschaffen wird? Bitte begründen Sie ihre Antwort.**

Der Stadtrat lehnt eine Erhöhung der Kapazitäten (betr. Anzahl Flugbewegungen) am Flughafen Zürich ab, da der ökologische Fussabdruck des Luftverkehrs erheblich ist. Die Senkung der Lärm- und CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Luftfahrt muss aus Sicht des Stadtrats angesichts der Pariser Klimaziele und der ambitionierten Klimaziele der Stadt Zürich ein wichtiges Ziel bleiben.

In § 3 Abs. 3 Flughafengesetz ist geregelt, dass bei einem Erreichen von 320 000 Flugbewegungen pro Jahr der Kantonsrat darüber beschliesst, ob der Kanton auf eine Bewegungsbeschränkung hinwirkt. Dieser Beschluss würde dem fakultativen Referendum unterstehen. Der Stadtrat geht daher davon aus, dass eine Erhöhung der maximalen Anzahl Flugbewegungen abschliessend von der Zürcher Stimmbevölkerung entschieden werden müsste.

**Frage 3**

**Wie vereinbart der Stadtrat die Entscheidung mit dem Netto-Null-Ziel der Stadt Zürich?**

Die Stadt Zürich setzt sich in ihrer Rolle als Aktionärin der FZAG gemäss ihrer Eigentümerstrategie (Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 325/2022) dafür ein, dass die FZAG Klima- und Umweltziele anstrebt, die sich an denjenigen der Stadt Zürich orientieren. Die Stadt setzt sich auch dafür ein, dass die FZAG-Bestrebungen in der internationalen Luftfahrtbranche aktiv unterstützt und vorantreibt, die auf eine signifikante Senkung des allgemeinen Ressourcenverbrauchs und insbesondere der Klimaerwärmungseffekte der Zivilluftfahrt zielen. Ein Beispiel



3/5

ist die rasche Dekarbonisierung der Flugtreibstoffe, d. h. der Umstieg auf nachhaltige synthetische Treibstoffe oder andere klimafreundliche Antriebssysteme, unter Beachtung von positiven Gesamt-THG-Emissionsbilanzen und Umweltbilanzen. Eine weitere Möglichkeit ist die Einforderung der Kostenwahrheit beim Flugverkehr mittels THG-Emissionsabgaben oder vollständiger THG-Bepreisung im Rahmen eines funktionierenden Emissionshandelssystems oder THG-Kompensationspflicht sowie die Erhebung von Mehrwertsteuern auch bei Flugtickets. Dadurch und insbesondere bei einer internationalen Einführung würden Verzerrungen eliminiert.

Zudem wird sich die Stadt Zürich weiterhin, gemeinsam mit Zürich Tourismus, aktiv auf Bundesebene in Verwaltung und Politik und bei den Leistungserbringern (SBB) sowie international dafür einsetzen, die internationale Erreichbarkeit der Stadt für Business-, Tourismus- und Freizeitverkehr (Incoming und Outgoing) mit terrestrischen, klimafreundlichen Transport- und Reisesystemen (z. B. internationale Zugverbindungen) deutlich zu verbessern.

#### **Frage 4**

**Wie setzte sich der Stadtrat bis jetzt für die Pistenverlängerung ein? Wie wird er das in Zukunft tun?**

Der Stadtrat hat seine positive Haltung gegenüber den Pistenverlängerungen, unter den bei der Antwort auf Frage 1 erwähnten Bedingungen, insbesondere der Voraussetzung, dass sie nicht der Kapazitätserhöhung dienen, wiederholt geäußert. Diese Haltung ist auch in der städtischen Eigentümerstrategie festgehalten. Der Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements hat die städtische Haltung auch der kantonsrätlichen Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt auf deren Einladung hin bekanntgemacht.

Der Stadtrat wird seine Haltung gegenüber den Pistenverlängerungen auch zukünftig auf Anfrage hin kommunizieren.

#### **Frage 5**

**Welche Möglichkeiten hätte der Stadtrat, um die Pistenverlängerung zu verhindern?**

Über die Pistenverlängerungen wird mit sehr grosser Wahrscheinlichkeit die Stimmbewölkerung des Kantons Zürich entscheiden, da der Beschluss des Kantonsrats vom 28. August 2023 [Vorlage 5720] gemäss § 19 Abs. 3 Flughafengesetz (LS 748.1) dem fakultativen Referendum untersteht. Dem Stadtrat stehen im Vorfeld dieser Abstimmung die gleichen Möglichkeiten zur Meinungsäußerung offen, wie das bei anderen kantonalen oder nationalen Abstimmungen der Fall ist. Wie in der Antwort auf Frage 4 festgehalten, kommuniziert der Stadtrat seine Haltung zu den Pistenverlängerungen auf Anfrage.

#### **Frage 6**

**Wie hoch ist das maximal mögliche Flugbewegungspotential des Flughafens Zürich mit dem abgeänderten Pistensystem und einem optimierten Flugmanagementsystem?**

Mit dem Plangenehmigungsgesuch zu den Pistenverlängerungen 28 und 32 werden keine Änderungen der Pistenpriorisierung bzw. der An- und Abflugrouten und damit keine Änderungen



4/5

des Betriebsreglements beantragt. Gemäss Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) des Bundes soll bei einem Betrieb mit Landungen von Norden und Osten tagsüber eine Stundenkapazität von 70 Flugbewegungen zur Verfügung gestellt werden. Diese Stabilität auch für Grossraumflugzeuge kann im Ostkonzept nur mit der Umsetzung der geplanten Massnahmen gemäss SIL 2 erreicht werden (Schnellabrollwege auf Piste 28, die seit Juni 2019 in Betrieb sind; Entflechtung von Starts und Landungen in der Luft, die mit dem Betriebsreglement 2014 beim Bundesamt für Zivilluftfahrt [BAZL] eingereicht wurden, aber aufgrund der mangelnden Zustimmung des deutschen Bundesverkehrsministers noch nicht umgesetzt werden können; Umrollung der Piste 28, für die das Plangenehmigungsgesuch beim BAZL eingereicht wurde; Pistenverlängerungen 28 und 32).

**Frage 7**

**Welche Veränderungen sind für die Stadtzürcher Bevölkerung mit einer möglichen Pistenverlängerungen mit der Betriebsvariante SIL 2, neuen Flugrouten und Routenbelegungen zu erwarten?**

Durch die Pistenverlängerungen kommt das Südkonzept seltener zum Einsatz. Somit reduziert sich die Lärmbelastung der Bevölkerung im Süden des Flughafens und folglich auch in der Stadt Zürich. Zudem wird eine erhöhte Stabilität im Flugplan erzielt. Dies wiederum führt zu einer verbesserten Einhaltung der Nachtsperren und trägt somit ebenfalls zur Verbesserung der Lärmbelastung in der Stadt Zürich bei.

**Frage 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 Deckung einsetzen?**

In § 3 Abs. 3 Flughafengesetz ist geregelt, dass bei einem Erreichen von 320 000 Flugbewegungen pro Jahr der Kantonsrat darüber beschliesst, ob der Kanton auf eine Bewegungsbeschränkung hinwirkt. Die Stadt Zürich hat sich zum Ziel gesetzt, die indirekten THG-Emissionen – und damit auch die von der Bevölkerung der Stadt Zürich verursachten Flugemissionen – bis 2040 um 30 Prozent zu senken. Die Stadt erwartet von der FZAG, dass sie Bestrebungen in der internationalen Luftfahrtbranche aktiv unterstützt und vorantreibt, die auf eine signifikante Senkung des allgemeinen Ressourcenverbrauchs und insbesondere des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der negativen Klimawirkungen der Zivilluftfahrt zielen (vgl. Antwort zu Frage 3).

**Frage 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?**



5/5

Vor der Pandemie, im Jahr 2019, waren 1378 Personen in der Stadt Zürich während der Nacht (22–6 Uhr) stark im Schlaf gestört (vgl. «Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2019»<sup>1</sup>). Im 2022 lag die Anzahl Flugbewegungen gegenüber 2019 bei 79 Prozent. Ein Vergleich ist daher nur mit 2019 sinnvoll.

Gemäss dem «Zürcher Fluglärm-Index – Zusatzauswertungen zum SIL 2»<sup>2</sup> des kantonalen Amtes für Verkehr von 2016 wären nach Umsetzung sämtlicher im SIL 2 vorgesehenen Massnahmen noch 235 Personen betroffen. Das wäre eine deutliche Verbesserung zum Vergleichsjahr 2019.

Die Stadt hat in der Vergangenheit alle sich ihr bietenden Gelegenheiten ergriffen, um die Interessen der Bevölkerung der Stadt Zürich zu vertreten, insbesondere durch Stellungnahmen in Vernehmlassungsverfahren (z. B. zum SIL) oder durch Einsprachen (z. B. im Genehmigungsverfahren des Betriebsreglements), und wird dies auch künftig tun. Im Februar 2016 gründete die Stadt Zürich zudem die «Allianz Ballungsraum Flughafen Süd» mit fünf weiteren Gemeinden im Süden des Flughafens. Die Allianz vertritt die Interessen der Bevölkerung im unmittelbaren Süden des Flughafens, wo der Fluglärm und somit die Betroffenheit, besonders gross ist. Das Ziel der Allianz ist, dass möglichst wenige Menschen und diese mit möglichst wenig Fluglärm, belastet werden.

Die Allianz vertritt unter anderem folgende Positionen:

- Wirtschaftsregion: Die «Allianz Ballungsraum Flughafen Süd» anerkennt die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich für die Region Zürich und die gesamte Schweiz. Sie setzt sich dafür ein, dass sich der Flughafen möglichst nachhaltig weiterentwickelt und dass die Bevölkerung durch den Flugbetrieb möglichst wenig belastet wird.
- Sicherheit: Die Erweiterung des Ostkonzepts durch neue Rollwege und Pistenverlängerungen soll als Massnahme zur Erhöhung der Sicherheit möglich bleiben. Der Pistenausbau darf nicht der Kapazitätserhöhung dienen.
- Auch in der städtischen Eigentümerstrategie ist der bestmögliche Schutz der Bevölkerung vor Lärmauswirkungen des Flugbetriebs als Ziel festgehalten.

Im Namen des Stadtrats  
Die Stadtschreiberin  
Dr. Claudia Cucho-Curti

<sup>1</sup> [https://www.zh.ch/content/dam/zhweb/bilder-dokumente/themen/mobilitaet/luftverkehr/flughafenberichte/be\\_5214024180-1\\_ZFI19\\_V1\\_inklKarten.pdf](https://www.zh.ch/content/dam/zhweb/bilder-dokumente/themen/mobilitaet/luftverkehr/flughafenberichte/be_5214024180-1_ZFI19_V1_inklKarten.pdf)

<sup>2</sup> [https://www.zh.ch/content/dam/zhweb/bilder-dokumente/themen/mobilitaet/luftverkehr/flughafenberichte/Z%C3%BCrcher%20Flugl%C3%A4rm-Index%20\(ZFI\)%2C%20Zusatzauswertungen%20zum%20SIL2%2C%20Dezember%202016.pdf](https://www.zh.ch/content/dam/zhweb/bilder-dokumente/themen/mobilitaet/luftverkehr/flughafenberichte/Z%C3%BCrcher%20Flugl%C3%A4rm-Index%20(ZFI)%2C%20Zusatzauswertungen%20zum%20SIL2%2C%20Dezember%202016.pdf)