

## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll 131. Ratssitzung vom 3. Februar 2021**

### **3536. 2019/560**

#### **Postulat von Luca Maggi (Grüne) und Markus Knauss (Grüne) vom 18.12.2019: Verzicht auf eine finanzielle Beteiligung der Flughafen Zürich AG am Flughafen- projekt «Nijgadh» in Nepal und Bericht über die Rolle des Stadtrats in der Fluga- fen Zürich AG**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Stadtpräsidentin namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

***Luca Maggi (Grüne)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2060/2019):  
Im Baumkataster der Stadt Zürich sind rund 62 000 Bäume erfasst. Diese sind für das  
Klima, die Biodiversität und die Lebensqualität in der Stadt von unbezahlbarer Qualität  
und Wichtigkeit. Sie reichen aber bei Weitem nicht aus, um unser Schiff klimapolitisch  
auf Kurs zu bringen. Mit grösstem Befremden haben wir Grünen deshalb im Jahr 2019  
zur Kenntnis genommen, dass sich die Flughafen Zürich AG an einem Flughafenprojekt  
in Nepal beteiligen will, welches 80 Quadratkilometer Urwald oder 2,4 Millionen Bäume  
plattwalzen und durch Betonpisten und Betonterminals ersetzen soll. Durch das Projekt  
würde ein weiterer irreparabler Schaden an der Artenvielfalt, dem globalen Waldbestand  
und damit dem Klima entstehen. Es wurde einer der letzten ungeschützten und unbe-  
rührten Waldgürtel in Nepal gewählt, Lebensraum für bedrohte Tierarten wie Tiger, Ele-  
fant und Leopard. Das Projekt ist eine umweltpolitische Katastrophe. Man würde  
meinen, dass all jene, die in Wirtschaftsfragen stets Eigenverantwortung predigen, die  
Finger davon lassen würden. Aber selbst die Flughafen Zürich AG zeigte im Jahr 2019  
grosses Interesse am Projekt. Investitionen, Gewinnmaximierung und Profit zu jedem  
Preis. Das Vorhaben betrifft uns als Stadt Zürich unmittelbar. Als zweitgrösste Aktionärin  
wären wir in der Mitverantwortung. Nun scheint es zum Glück nur bei den Plänen geblie-  
ben zu sein. Die Flughafen Zürich AG hat wegen der Corona-Pandemie und der unsi-  
cheren Finanzlage offenbar das Interesse an der Investition verloren. Man könnte nun  
sagen, dass wir deshalb das Postulat zurückziehen könnten. So einfach ist es aber  
nicht. Diesbezüglich liegt zum Glück auch noch ein Textänderungsvorschlag der AL vor.  
Die Problematik, die sich im letzten Jahr geöffnet hat, ist zu gross und die Tragweite ist  
zu einschneidend. Die Stadt Zürich ist in der Flughafen Zürich AG zwar die zweitgrösste  
Aktionärin, aber trotzdem immer noch klar in der Minderheit. Wir sind der Meinung, dass  
die Stadt mit dieser Beteiligung höchstens noch eine Scheinaktionärin ist und haben  
deshalb im Jahr 2017 mit der Motion GR Nr. 2017/244 gefordert, dass die Stadt ihre An-  
teile an der Flughafen Zürich AG verkaufen soll. Diese Motion wurde durch eine Mehr-  
heit des Rats abgelehnt. Die Argumente lauteten, es sei wichtig, dass die Stadt ihre  
Stimme im Verwaltungsrat ergreifen könne. Das Gewicht der Stimme wurde betont.  
Auch die Stadtpräsidentin hat von einer starken Stimme der Stadt im Verwaltungsrat ge-  
sprochen, gerade bei Aspekten von Politik und Bevölkerung. Doch was, wenn nicht un-  
sere Gemeindeordnung, verpflichtet beim politischen Handeln mehr? Das Ziel der 2000-*

Watt-Gesellschaft und der aktive Schutz und die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlage sind dort klar festgehalten. Die Abholzung von 2,4 Millionen Bäumen auf 80 Quadratmetern Urwald steht diesem Ziel deutlich entgegen. Leider hat die Stadt Zürich damals keine Stellung zu dieser Frage bezogen. Der Regierungsrat hat eine Anfrage aus dem Kantonsrat mit einigen Verweisen auf allgemeine Grundsätze im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG und der nüchternen Feststellung beantwortet, man sei eben nicht in der Mehrheit. Aber der Stadtrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wir überweisen das Postulat und stimmen der Textänderung der AL zu, die grundsätzlich ergänzen möchte, dass es keine Beteiligungen von der Flughafen Zürich AG an Projekte geben soll, die sozialen und umweltpolitischen Zielen entgegenstehen. Wir erwarten einen nachdrücklichen Einsatz der Vertreterinnen und Vertreter der Stadt im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG, falls das Projekt trotzdem nochmals aktuell werden sollte oder falls weitere ähnliche Projekte zur Diskussion kämen. Wir wünschen uns einen Bericht darüber, welche Rolle die Stadt im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG grundsätzlich einnimmt und welche Erfolge sie mit ihrer nach eigener Aussage starken Stimme in Bezug auf die politischen Ziele und Grundsätze der Stadt Zürich verbuchen kann. Wir möchten wissen, welche Konsequenzen der Stadtrat daraus zieht, wenn man diese Ziele nicht erreichen kann und man mit dem politisch aktiven Einsatz regelmässig scheitern sollte.

**Roger Bartholdi (SVP)** begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 5. Februar 2020 gestellten Ablehnungsantrag: Es ist legitim, dass man einen Vorstoss einreicht. Der Vorstoss ist aber obsolet geworden. Die Absicht der Flughafen Zürich AG, sich am Projekt zu beteiligen, hat sich aufgelöst. Egal, was heute beschlossen wird, es ändert nichts. Nepal wird das Projekt nach wie vor unterstützen. Man kann das verurteilen. Mit dem Flughafen Zürich hat es aber nichts mehr zu tun. Wenn der Vorstoss mit der Textänderung überwiesen wird, will man der Flughafen Zürich AG vorschreiben, was sie machen soll. Das ist eine paradoxe Situation. In der Begründung steht, die Flughafen Zürich AG verstosse mit dem Projekt gegen die 2000-Watt-Gesellschaft. Ein Flughafen verstösst aber per se gegen die 2000-Watt-Gesellschaft, gegen die Netto-Null-Ziele, Lärmemissions-Ziele oder weitere Ziele der Grünen. Die Grünen müssten fordern, dass die Beteiligung an der Flughafen Zürich AG beendet wird. Das haben sie bereits getan. Es wäre allerdings viel ehrlicher, wenn sie den Flughafen nicht mehr benutzen würden und nicht mehr fliegen würden. Dann hätten sie auch etwas für die Umwelt getan. Es gibt im Übrigen auch Projekte in Brasilien oder Indien, wo man noch einiges finden würde. Man könnte jeden Mittwoch einen Vorstoss zu diesem Thema einreichen und irgendetwas am Flughafen finden oder bei einer anderen Institution, die im Ausland ein Projekt unterstützt, das nicht den Zielen der Grünen entspricht. Das Flughafen-Geschäft ist nun einmal nicht CO<sub>2</sub>-neutral und nicht kompatibel mit der 2000-Watt-Gesellschaft.

Weitere Wortmeldungen:

**Yasmine Bourgeois (FDP):** Beim Flughafen-Projekt in Nepal hat die Flughafen Zürich AG nur ihr Interesse bekundet. Das Projekt steht aber nicht mehr zur Diskussion. Weil sich die Flughafen Zürich AG aber aus strategischen Gründen im Ausland engagiert,

*können wir weiter darüber diskutieren. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich ist gross. Für die exportorientierte Schweiz, die wirtschaftlich und gesellschaftlich stark vernetzt ist, ist die Anbindung an die Weltmärkte zentral. Dafür brauchen wir einen leistungsfähigen Flughafen. Das internationale Fluggeschäft ist Teil der Entwicklungsstrategie der Flughafen Zürich AG. Es trägt dazu bei, dass das Unternehmen am Standort Zürich trotz beschränkter Wachstumsmöglichkeiten attraktiv bleibt. Die Flughafen Zürich AG verfügt über fundiertes Wissen über die Führung und die Weiterentwicklung eines Flughafens, der hohen Qualitätsansprüchen genügen muss. Dieses Wissen stellt die Flughafen Zürich AG auf internationalen Ebenen in verschiedenen Projekten zur Verfügung. Zahlreiche Bedingungen werden dabei berücksichtigt, bevor ein Entscheid für oder gegen ein solches Engagement gefällt wird. So zum Beispiel geringe finanzielle Risiken, die politische und wirtschaftliche Lage und die sozialen und ökologischen Rahmenbedingungen. Die Flughafen Zürich AG ist weltweit führend im Know-how zur Reduktion von negativen Umweltauswirkungen und als Expertin weltweit gefragt. Sie erfüllt bereits heute das Pariser Klimaschutzabkommen. Seit dem Jahr 1990 konnte sie ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoss fast halbieren, trotz einem Anstieg der Passagierzahlen und dem Anstieg der Gebäudeflächen. Das Fachwissen der Flughafen Zürich AG wird in diversen Engagements im internationalen Flughafengeschäft eingesetzt und weitervermittelt. Roger Bartholdi (SVP) hat es bereits angesprochen. Einer der von ihm erwähnten Flughäfen ist der Floripa Airport in Brasilien, der von der Flughafen Zürich AG betrieben wird. Er wurde im Jahr 2017 mit der Green Airports Recognition ausgezeichnet für ein vorbildliches Abfallbewirtschaftungsprogramm. Die globale Vernetzung wird trotz des gegenwärtigen Corona-Einschnittes immer bedeutender. Die Nachfrage nach internationaler Mobilität wird zunehmen. Die Standortattraktivität der Schweiz hängt von einer globalen Erreichbarkeit ab. Wir brauchen einen erfolgreichen, leistungsfähigen Flughafen. Ein starker Flughafen ist auch ein Garant für einen starken Tourismus. Die Leute werden in Zukunft weniger fliegen und mehr Geld dafür ausgeben müssen. Starke Destinationen wie Zürich werden sich durchsetzen. Nachhaltige Auslandengagements helfen dabei, dass die Flughafen Zürich AG für Investoren attraktiv und wettbewerbsfähig bleibt und dass schlussendlich auch ein funktionierender internationaler Anschluss gewährleistet werden kann. Flughäfen im Ausland werden gebaut, egal, ob sich die Schweiz beteiligt oder nicht. Aber wenn sich die Flughafen Zürich AG mit ihrem Expertenwissen daran beteiligt und das Expertenwissen im Umweltbereich miteinfließen lassen kann, kann sie auf diese Weise für einen nachhaltigen Betrieb sorgen. Damit ist der Welt mehr geholfen, als wenn wir einfach aus Prinzip versuchen, solchen Entwicklungen im Weg zu stehen und letztlich unserem eigenen Standort schaden. Das Postulat ist schädlich und wirkt der Nachhaltigkeit entgegen. Es ist deshalb abzulehnen. Ebenso lehnen wir die Textänderung der AL ab, weil es genau an solchen Orten das Expertenwissen der Flughafen Zürich AG braucht, um Schlimmeres zu vermeiden.*

**Urs Helfenstein (SP):** *Es ist ein geografischer Zufall, dass die Stadt Zürich nicht auch Land auf dem Gebiet des Flughafens hat. Das war auch der Grund, warum die SP im Jahr 2017 beim Vorstoss von Roger Liebi (SVP) und Markus Knauss (Grüne) dagegen war, die Aktien zu verkaufen, die die Stadt besitzt. Die Stadt Zürich soll mitreden können, wenn es um Auslandsinvestitionen geht. Wir sind dafür, dass die Stadt Zürich ihre*

*Stimme wahrnimmt und sich äussert. Ungefähr acht Tage bevor Luca Maggi (Grüne) und Markus Knauss (Grüne) ihr Postulat eingereicht haben, wurde im Kantonsrat ein ähnlich lautender Vorstoss (KR Nr. 404/2019) eingereicht von Sibylle Marti, SP Stadt Zürich, Michèle Dünki-Bättig, SP Glattfelden, und Andreas Daurù, SP Winterthur. Wie Luca Maggi (Grüne) erwähnt hat, war die Antwort unbefriedigend. Die SP unterstützt den Vorstoss und auch die Textänderung. Ratsmitglieder, die sich näher über das Projekt informieren möchten, können dies tun. Es gibt eine Webseite und man findet das Projekt auch auf Youtube. Man gewinnt dadurch viele Informationen zu diesem Projekt und sieht, wie schädlich es ist. Die SP unterstützt den Vorstoss inklusive Textänderung der AL.*

**Andreas Kirsten (AL)** stellt folgenden Textänderungsantrag: *Bei der Textänderung der AL handelt es sich um eine Art parlamentarische Serviceangebot zwecks Aktualisierung eines Postulats, das nun durch die Aktualität überholt wurde. Das kann passieren. Der tiefere Sinn des Postulats bleibt erhalten. Die Ausführungen von Yasmine Bourgeois (FDP) waren eine Art erneuerte Bergpredigt von einem erneuerten Neoliberalismus, bei der nur eines nicht erwähnt wurde, nämlich die Wahrung der Eigentümerinnenrechte, die wir als Aktionärin noch haben in diesem Land. Nichts anderes wird nun wirtschaftspolitisch gefordert. Urs Helfenstein (SP) hat es bereits ausgeführt. Bei der Debatte um die Aktien sagte man damals, dass die Aktionärin Stadt Zürich ihre Rolle wahrnehmen können soll. Sie soll ihre Forderungen einbringen können. Die Textänderung bringt nun die Forderung, die unser Aktionariat erheben soll, auf einen allgemeinen Punkt und nicht auf ein einzelnes Projekt. Mit der Textänderung wird gefordert, dass man bei internationalen Flughafenprojekten, an denen die Flughafen Zürich AG beteiligt ist, nicht mitmacht, wenn sie den umwelt- und sozialpolitischen Zielen der Stadt Zürich entgegenstehen. Wenn der Flughafen Zürich wie von Yasmine Bourgeois (FDP) eine derart vorbildliche Rolle haben soll und alles tut, was man sich von einem Flughafen nur erträumen kann, dann unterstützt die Stadt Zürich als Aktionärin die Flughafen Zürich AG in ihrem Bestreben. Wenn das aber nicht der Fall sein sollte, ist klar: Wenn die Aktionärsrechte der Stadt Zürich auf Dauer nie zum Durchbruch kommen können, stellt sich irgendwann die Frage, die die AL damals noch verneint hat: Ob es noch Sinn macht, die Aktien zu halten und ob man sie irgendwann – vielleicht nicht in einer Baisse wie jetzt, aber vielleicht in einer Hausse – gewinnbringend abtossen sollte.*

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** *Wir haben nun von der grünen Seite einmal mehr gehört, dass Flugverkehr per se böse ist und man ihn verhindern muss. Eigentlich müsste man den Flugverkehr gleich ausrotten. Das ist der Kern der Ideologie der Grünen. Beim hier vorliegenden Beispiel hat man einfach die sogenannten Konsequenzen vor Ort dämonisiert. Ob tatsächlich so viele Bäume gefällt werden müssten, können wir nicht überprüfen. Ob die Artenvielfalt tatsächlich so sehr beeinträchtigt würde, können wir ebenfalls nicht nachprüfen. Diese Behauptungen werden einfach als Hypothese in die Welt gesetzt. Man kann davon ausgehen, dass das Projekt vernünftig aufgegleist ist und dort platziert wird, wo es verkehrspolitisch Sinn macht und wo es auch umweltverträglich ist. Der sehr guten Argumentation von Yasmine Bourgeois (FDP) habe ich nichts beizufügen. Die Argumentation ist konsistent. Trotzdem einige Ergänzungen*

dazu: Ein Flughafenprojekt wie jenes in Nepal ist Infrastruktur. Nepal leidet stark darunter, dass es ein nicht sehr entwickeltes Land ist. Deshalb ist ein solches Projekt auch Entwicklungshilfe. Offenbar scheinen die Grünen, die SP und die AL nun auch gegen die Förderung von Entwicklungsländern zu sein. Wenn diese mit Flugverkehr verbunden ist, scheinen sie dagegen zu sein. Es gibt in Nepal durchaus auch andere Flughäfen. Zum Beispiel jener in Lukla. Es handelt sich um eine 1100 Meter lange Piste, die sich ungefähr in einem 10-Grad-Winkel neigt und an einem Abgrund endet. Man musste sie damals so konstruieren, weil es nicht anders ging. Es ist ein gefährlicher Anflug. Die Frage ist, ob man, wenn man Nepal mit der Welt verbinden will, solche Anflüge riskieren und forcieren will, weil man dort, wo das Gelände flach ist, die Verbindung unterbinden will. Es ist ein verheerender Vorstoss. Er ist auch deshalb kontraproduktiv, weil die Flughafen Zürich AG durchaus auch Einfluss darauf nehmen könnte, dass das Projekt umweltverträglich gemacht wird. Wenn wir uns davon dispensieren, können wir keinen Einfluss mehr nehmen. Deshalb ist das Postulat gerade hinsichtlich der Intention der Urheber kontraproduktiv.

**Samuel Balsiger (SVP):** Der Flughafen Zürich war und ist für die wirtschaftliche Entwicklung unseres Kantons elementar. Auch die Stadt hat davon profitiert. Warum soll nicht auch Nepal eine Entwicklung wie diese machen können? Möglicherweise ist es ein Gutmenschen-Chauvinismus, den man hier ausführen will, dass sie aus der entwickelten Welt, aus dem Wohlstand, den andere Generationen davor geleistet haben und von dem man jetzt profitieren kann, anderen Leuten sagen will, wie sie leben sollen und wie sie sich entwickeln sollen oder auch nicht. Die Weltbevölkerung explodiert. Es ist klar, dass die Leute reisen wollen, Autos oder elektronische Geräte haben wollen. Dies wird die Umweltbelastung negativ beeinflussen. Aber man kann nicht mit dem Gutmenschen-Chauvinismus anderen Menschen vorschreiben, ob sie weiterhin in Armut leben sollen oder eine Chance haben sollen, eine Entwicklung zu erleben, wie wir sie in der Schweiz und im Kanton Zürich wegen dem Flughafen Zürich auch erlebt haben. Es wurde die angebliche Klimakrise angesprochen, in der wir uns befinden. Man will die Erwärmung um 1,2 Grad auf die Temperatur vor dem industriellen Zeitalter beschränken. Doch die kleine Eiszeit hat eben gerade mit dem vorindustriellen Zeitalter geendet. Es ist klar, dass es damals kälter war. Vielleicht kann mir einmal jemand meine folgende Frage beantworten. Dann werde ich diese Parteien künftig in allen Klimafragen unterstützen und mich nicht mehr über ihre skurrilen Aktionen lustig machen. Die Frage lautet: Wenn man die Erderwärmung um 1,5 Grad begrenzen will bezogen auf das vorindustrielle Zeitalter – auf welchen Wert soll die Ausgangstemperatur definiert sein? Auf welche Temperatur möchte man genau retour? Wenn man diese Frage beantworten kann, ist es wissenschaftlich fundiert und dann ist die Klimahysterie keine Hysterie.

Namens des Stadtrats nimmt die Stadtpräsidentin Stellung.

**STP Corine Mauch:** Das Postulat fordert, dass geprüft wird, wie die Beteiligung der Stadt Zürich an der Flughafen Zürich AG genutzt werden kann mit dem Ziel, das Engagement am Projekt Nijgadh in Nepal zu unterbinden. Ausserdem fordert das Postulat, dass der Stadtrat in einem Bericht aufzeigt, welche Ziele und Erwartungen er mit seinem

6 / 6

*Engagement beim Flughafen verbindet. Zum Projekt in Nepal: Die Flughafen Zürich AG beabsichtigt im Moment keine weiteren Investitionen ausserhalb der Länder, in denen sie bereits aktiv ist. Nepal gehört nicht dazu. Ich wiederhole, was ich früher bereits betont habe: Für die Stadt und die Bevölkerung, für den Wissensplatz Zürich, den Wirtschaftsplatz Zürich sind die internationalen Anbindungen ausserordentlich wichtig. Dazu gehört auch ein effizienter, sicherer Betrieb in Kloten und eine möglichst geringe Lärmbelastung für die Bevölkerung. Dieser Zielsetzung, so die Haltung des Stadtrats, sind Auslandsinvestitionen unterzuordnen. Übrigens hat auch der Regierungsrat – der grösste Eigentümer am Flughafen – in seiner Eigentümerstrategie festgelegt, dass sein Engagement nicht zu einem Reputationsrisiko führen darf. Bei Aktivitäten werden ökologische, soziale und politische Risiken mit hoher Aufmerksamkeit verfolgt und diskutiert. Der Stadtrat ist gerne bereit, einen wie im Postulat geforderten Bericht zu erstellen und die strategischen Fragen zur Bedeutung des Flughafens und zum Engagement der Stadt Zürich in der Flughafen AG darzulegen. Vieles wurde zwar bereits gesagt, insbesondere in der bereits erwähnten Weisung GR Nr. 2017/244 zur Motion Liebi/Knauss. Seit dem Jahr 2017 hat sich am Flughafen und in der Flugbranche allerdings auch einiges verändert. Nebst den Folgen der Corona-Pandemie, die den Flughafen und die gesamte Flugbranche enorm trifft, verweise ich auch auf die Lärmentwicklung in Kloten. Im Jahr 2019 ist der Zürcher Fluglärm-Index zum ersten Mal markant gesunken. Der Stadtrat ist bereit, das Postulat auch in der geänderten Form entgegenzunehmen.*

Luca Maggi (Grüne) ist mit der Textänderung einverstanden.

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie er seine Beteiligung an der Flughafen Zürich AG dahingehend wahrnehmen kann, dass sich diese nicht als Investorin an internationalen Flughafenprojekten am geplanten Flughafenprojekt „Nijgadh“ in Nepal beteiligt, welche den umwelt- und sozialpolitischen Zielen der Stadt Zürich entgegenstehen. Sollte sich die Flughafen Zürich AG entgegen diesen Bemühungen des Stadtrates an solchen am Projekten beteiligen, wird der Stadtrat aufgefordert zu prüfen, welche Konsequenzen er aus diesem Entscheid zieht. Zusätzlich wird der Stadtrat aufgefordert dem Gemeinderat Bericht zu erstatten, welche Rolle er in der Flughafen Zürich AG einnimmt resp. einzunehmen beabsichtigt und welche Erfolge in Bezug auf die politischen Ziele der Stadt Zürich er dabei verbuchen kann.

Das geänderte Postulat wird mit 75 gegen 34 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat