



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 97. Ratssitzung vom 5. Juni 2024

3295. 2023/229

Interpellation von Selina Walgis (Grüne) und Markus Knauss (Grüne) vom 10.05.2023:

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

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation (STRB 3219 vom 8. November 2023).

*Selina Walgis (Grüne) nimmt Stellung: Als der Stadtrat verkündete, dass er der Pistenverlängerung zustimmt, fiel ich aus allen Wolken. Markus Knauss (Grüne) und ich reichten darum noch im Jahr 2023 diese Schriftliche Anfrage ein. Auch nach der Abstimmung soll das nicht Schnee von gestern sein. Der Stadtrat hätte Verantwortung übernehmen und die Stadtbevölkerung für den Einfluss der Abstimmung auf das Netto-Null-Ziel sensibilisieren müssen. Mit der Pistenverlängerung werden Tür und Tor für einen Kapazitätsausbau des Flughafens geöffnet. Eine Befürwortung der Vorlage steht im Widerspruch zum Netto-Null-Ziel der Stadt. In diesem Ziel ist festgehalten, dass Treibhausgasemissionen, die ausserhalb der Stadtgrenze ausgestossen, aber von Zürcher*innen mitverursacht werden, bis ins Jahr 2040 im Vergleich zum Jahr 1990 um 30 Prozent gesenkt werden sollen. Die Stimmbevölkerung der Stadt hat diesem Ziel mit einer deutlichen Mehrheit zugestimmt. Doch der Stadtrat ist für die Pistenverlängerung und sprach sich öffentlich für diese klimaschädliche Vorlage aus. Die Entscheidung wird kaum einstimmig gewesen sein, da bei vergangenen Stadtratswahlen eine Mehrheit des Stadtrats gegen die Pistenverlängerung argumentierte. Der Stadtrat meint, dass er unter der Voraussetzung für die Pistenverlängerung sei, dass damit nicht mehr Kapazität und Fluglärm geschaffen werde. Die Antwort auf unsere Interpellation ist sehr widersprüchlich. Für die Kampagne wurde auf unehrliche Weise mit Sicherheit geworben, obwohl es eigentlich um den Kapazitätsausbau ging. Darum wurde die Vorlage wohl angenommen. Wenn man bedenkt, dass 80 Prozent der Weltbevölkerung noch nie geflogen und 1 Prozent für die Flugemissionen verantwortlich sind, ist klar, dass es auch mit weniger Fliegen gehen würde – es muss, dem Klima und den nachkommenden Generationen zuliebe. Das sieht der Stadtrat vordergründig auch so. Er meint, dass es zentral ist, die Flugbewegungen nicht auszubauen, da der ökologische Fussabdruck des Flugverkehrs erheblich ist. Der Stadtrat handelt trotzdem, als gäbe es kein Netto-Null-Ziel. Bei dieser*



2 / 6

Abstimmung geht es nicht bloss um individuelle Entscheidungen, sondern darum, ob man die Möglichkeiten für einen Kapazitätsausbau schafft oder nicht. Das hat Einfluss auf die Emissionen der Bevölkerung der Stadt und somit auf die Stadt selbst. Dass der Stadtrat im Jahr 2024 auf der Seite der Pistenverlängerung steht, ist für mich unverständlich. Es hilft nicht, wenn der Stadtrat schreibt: «Die Senkung der Lärm- und CO₂-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 Zusammenhang mit dieser Abstimmungsvorlage sind das leere Worte.

Weitere Wortmeldungen:

Pascal Lamprecht (SP): *Zuerst war ich irritiert, dass die Interpellation im Gesundheits- und Umweltdepartement (GUD) angesiedelt wurde, deute das aber als starkes Zeichen, dass der Fokus auf Netto-Null gelegt wurde. Das ist nachvollziehbar. Gerade in Zusammenhang mit der Pistenverlängerung ist die Fluglärmbelastung ein Thema, das klar im GUD angesiedelt sein sollte. Die Pistenverlängerung ist politisch vom Tisch – doch die Rolle des Stadtrats bleibt spannend und zu diskutieren. Grundsätzlich soll der Stadtrat die städtischen Interessen erfolgreich in die Flughafen Zürich AG einbringen, was bedeutet, dass er hartnäckig eine kohärente Flughafenstrategie verfolgen soll. Diese beinhaltet auch Umweltanliegen. Man muss am Tisch sitzen, wenn man Nachhaltigkeitsziele beim Flughafen Zürich formulieren will, und muss aufzeigen können, welche Alternativen es gibt. Strategiethemen wie die Lärmreduktion, Sicherheitsaspekte und nicht zuletzt der Einsatz für eine starke Wirtschaftsregion gehören dazu. Auch hier ist Nachhaltigkeit – im ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Sinn – zentral. Im Standortwettbewerb ist ein stabiler Betrieb matchentscheidend. Hier sind faire Arbeitsbedingungen wichtiger als verlängerte Pisten. Faire, fortschrittliche und diskriminierungsfreie Arbeitsbedingungen bedeuten Gesundheitsschutz im weiteren Sinn. Anständige Löhne sind selbstverständlich die Basis, damit die Mitarbeitenden am Flughafen sich nicht nur mit dem notwendigsten eindecken, sondern grundsätzlich gesund leben und am sozialen Leben teilnehmen können. Mindeststandards wie die Gestaltung von Schichtplänen, sinnvolle Pausenregelungen und fortschrittliche Möglichkeiten für eine gesunde Work-Life-Balance sind für gesundheitliche Aspekte elementar. Faire Arbeitsbedingungen sind nicht nur für die Unternehmen, gerade im Hinblick auf den Arbeitskräftemangel, sondern auch für die Flughafen Zürich AG enorm bedeutend und vorteilhaft. Ist in den Gesamtarbeitsverträgen eine strikte Friedenspflicht verankert, hilft das der Flughafen AG. Ich bin überzeugt, dass sich der Stadtrat bei der Flughafen Zürich AG für Mitbürgerinnen und Mitbürger und einen starken Wirtschaftsstandort für all diese Anliegen einsetzt.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements Stellung.

STR Andreas Hauri: *Gerne nehme ich den letzten Satz von Pascal Lamprecht (SP) auf. Der Stadtrat nimmt tatsächlich die Gesamtschau ein, wenn es um den Flughafen*



Zürich geht. Wir haben uns beim Pistenausbau klar positioniert und uns dafür ausgesprochen; hauptsächlich aus Sicherheits-, nebensächlich auch aus Lärmaspekten, die für die Stadtzürcherinnen und Stadtzürcher reduziert werden sollen. Immer wieder sagten wir, dass wir jeglichen Kapazitätsausbau grundsätzlich ablehnen. Klar ist, dass wir verschiedene Interessen haben. Dass der Flughafen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor ist, wissen wir alle. Diesen wollen wir erhalten. Andererseits ist klar, dass wir die Netto-Null-Ziele ernst nehmen und für Kostenwahrheit im Flugverkehr sind. Das heisst, dass die technische Weiterentwicklung vorangetrieben und die Kostenwahrheit umgesetzt werden soll. Die Haltung des Stadtrats ist sehr klar: Gegen jeglichen Kapazitätsausbau, aber für die Sicherheit der Stadtbevölkerung und Reduktion der direkten Emissionen um 30 Prozent. Das ist herausfordernd, braucht weitere technische Entwicklungen und eine Stärkung der Alternativen, wie bspw. den Bahn- und damit Nachtzugverkehr.

Walter Anken (SVP): Die Interpellanten stören sich an der positiven Haltung des Stadtrats, über die wir im Gegensatz froh waren. Uns ist bewusst, was der Flughafen für den Kanton Zürich und die Schweiz wirtschaftlich bedeutet. Selina Walgis (Grüne) argumentierte parteipolitisch. Sie sind der Meinung, dass die Pistenverlängerung zum Kapazitätsausbau führen und damit das gesetzte Netto-Null-Ziel nicht realisiert werden könne. Zugleich geben die Interpellanten zu, dass die Pistenverlängerung nicht zu einem Kapazitätsausbau führt, dafür aber zu mehr Lärm. Die Antworten des Stadtrats waren klar. Die Pistenverlängerung führt definitiv zu mehr Sicherheit. An einem Flughafen ist diese oberste Priorität. Das Konzept führt zu höherer Pünktlichkeit, was zu weniger Nachtflügen zwischen 22 Uhr und 6 Uhr verhilft. Der Stadtrat lehnt eine Kapazitätserweiterung ab. Über eine Erweiterung der 320 000 Flugbewegungen müsste der Kantonsrat entscheiden, was wiederum dem fakultativen Referendum untersteht. Den Verdacht, dass auf Schleichwegen die Kapazität erhöht werden könnte, kann ich nicht nachvollziehen. Die Forschung zur Dekarbonisierung der Flugtreibstoffe ist schon sehr weit. Damit kann die CO₂-Reduktion im Flugbetrieb erreicht werden. Weiter sollen die Zugverbindungen an den Flughafen ausgebaut werden, damit die Menschen nicht mit Autos anreisen. Dank der Pistenverlängerung werden die Anwohnenden im Süden weniger mit Lärm belastet. Im Jahr 2019 fand eine Untersuchung heraus, dass in der Nacht zwischen 22 Uhr und 6 Uhr 1379 Personen vom Fluglärm betroffen waren. Mit dem neuen Regime sind es 235 Personen. Das Fazit der SVP ist einfach: Eine Pistenverlängerung erhöht die Sicherheit, reduziert den Lärm und führt zu keinem Kapazitätsausbau. Das ist eine Win-win-Situation für alle, das Projekt muss möglichst schnell in Angriff genommen werden.

Yasmine Bourgeois (FDP): Darüber, dass die Stimmbevölkerung und der Stadtrat deutlich eingesehen haben, wie wichtig der Flughafen für die Stadt Zürich und die Schweiz ist, bin ich froh. Pistenverlängerungen dienen dazu, viele der Probleme, die die Grünen ansprechen, zu lösen oder zu verbessern. Durch sie erreichen wir mehr Sicherheit und Pünktlichkeit und dadurch mehr Nachtruhe. Die Passagierzahlen nahmen mit einem Anstieg von 30 Prozent zwar zu, doch die Entwicklung der Flugbewegungen war mit einer Zunahme von 15 Prozent viel weniger stark. Diese auszubauen, ist nicht das



Ziel des Flughafens. Gerade der Hubbetrieb ermöglicht einen Betrieb mit weniger Flugbewegungen. Das bedingt, dass der Betrieb reibungslos funktioniert. Zu den Klimazielen: Das Pariser Klimaschutzabkommen wird bereits umgesetzt. Die Flughafen Zürich AG ist weltweit führend im Know-how über die Reduktion der negativen Umweltauswirkungen. Sie hat den eigenen CO₂-Ausstoss seit dem Jahr 1991 um 30 Prozent verringert. Auch hier muss ich auf die kritisierten Pistenverlängerungen verweisen. Durch die kürzeren Rollzeiten und geringeren Verspätungen wird der CO₂-Ausstoss reduziert. Bis im Jahr 2040 sollen die Treibhausgasemissionen auf Netto-Null reduziert werden. Der Absenkpfad ist auf der Webseite des Flughafens ersichtlich. Die Flughafen Zürich AG ist Teil der Initiative «Vorbild Energie und Klima». Sie hat eine Partnerschaft mit der Hightech-Firma Synhelion SA, die an synthetischem Treibstoff forscht, der beinahe CO₂-neutral ist. Die Flughafen Zürich AG macht auch viel für die Natur. Mehr als die Hälfte des Flughafenareals ist nicht überbaut und ein grosser Teil steht unter Naturschutz und bietet Lebensraum für seltene Tier- und Pflanzenarten. Die Haltung der Grünen, die in dieser Interpellation zum Ausdruck kommt, ist schädlich. Auch der Grossteil der Weltbevölkerung, der bis heute nicht geflogen ist, wird zukünftig fliegen. Die Lösung ist nicht, weniger oder gar nicht zu fliegen, sondern umweltfreundliche Treibstoffe zu verwenden. Hier ist der Flughafen Zürich vorbildlich unterwegs. Der Kanton Zürich und die Schweiz brauchen einen modernen, gut ausgebauten und funktionierenden Flughafen.

David Ondraschek (Die Mitte): «Klima Netto-Null wird nicht erreicht, dafür aber mehr Fluglärm für die Stadt». Das klingt nach einem Wahlversprechen der Grünen. Die Realität zeigt aber, dass es bei der Pistenverlängerung um eine Massnahme für mehr Sicherheit und Pünktlichkeit ohne Kapazitätserhöhung geht. Tatsächlich ist mehr Nachtruhe zu erwarten, wenn die Flieger pünktlich abfliegen können. Andererseits treten starke Verzögerungen oftmals im Zusammenhang mit verspäteten Landungen auf, was auf den überlasteten europäischen Flugraum zurückzuführen ist. Diesem lässt sich auch mit verlängerter Piste nicht beikommen. Sollten dereinst tatsächlich mehr Flugbewegungen angedacht werden, wird die Fraktion Die Mitte/EVP dem Stadtzürcher Stimmvolk eine Ablehnung nahelegen. Diesbezüglich sind wir uns mit den Grünen einig. Persönlich gehe ich davon aus, dass sich die Preise für Tickets bei steigender Nachfrage mit gleichbleibendem Angebot nach oben korrigieren werden. So wird über den Geldbeutel zu einer bewussteren Fliegerei beigetragen. Es kann und soll nicht sein, dass wir nach Hamburg und München günstiger fliegen, als mit dem Zug fahren können.

Moritz Bögli (AL): Es ist interessant, dass das zuständige Stadtratsmitglied die Antwort in der heutigen Diskussion delegiert hat. Es ist bezeichnend für die Stadt, dass sie zu Netto-Null viel will und verspricht, in der Praxis aber damit hadert. An die rechte Seite gerichtet, muss ich einiges replizieren. Wenn man von der wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens spricht, sprechen wir eigentlich von einer existenziellen Krise, die uns die Lebensgrundlage entzieht. Das stellt jegliche wirtschaftliche Bedeutung in den Schatten. Das Sicherheitsargument hörten wir mehrere Male, aber es überzeugte mich nie. Entweder ist der Flughafen bereits sicher, womit das Argument hinfällig ist, oder er



ist noch nicht sicher. Niemand sagt, dass der Flughafen unsicher sei. Mit der Verlängerung wird Landwirtschaftsland versiegelt. Der dortigen Fauna und Flora helfen wir in keiner Weise, wenn wir die Klimakrise weiter anfeuern. Die technologischen Lösungen, die zur Bekämpfung der Klimakrise vorgebracht werden, überzeugen mich wenig, wenn die Grundproblematik des Konsums nicht infrage gestellt wird. Kondensstreifen sind auch mit synthetischen Treibstoffen ein Problem, das nicht verbessert wird. Es wurde gesagt, dass alle fliegen können sollen. Das ist eine nette Vorstellung, doch in der Realität geht es darum, dass die Menschen mit Geld weiterhin fliegen können, während alle anderen die Probleme erben. Das finde ich enorm unsolidarisch. Es braucht eine gesamtheitliche Betrachtung. Ich bin nicht der Meinung, dass alle Menschen fliegen müssen und wollen. Wir müssen uns ernsthaft fragen, in welcher globalisierten Welt wir leben wollen – sicher nicht in einer, in der 20 Prozent der Menschheit den Planeten für alle anderen zerstören.

Samuel Balsiger (SVP): *Die Sprecherin der Grünen meinte, dass es haarsträubend sei, dass die Stadt sich für die Pistenverlängerung aussprach, obwohl das Netto-Null-Ziel angenommen wurde. Haarsträubend ist nicht die Pistenverlängerung, sondern das Netto-Null-Ziel. Die Stadt ist für 0,001 Prozent des menschengemachten CO₂ verantwortlich. Für diese kleine Zahl wollen Sie in den nächsten Jahren 12 Milliarden Steuerfranken vernichten. In dieser Stadt soll laut Ihnen das Klima gerettet werden. Die Fakten sprechen dagegen. Ihr Wahnsinn in der Klimapolitik hat keinen Einfluss.*

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Die Argumente von bürgerlicher Seite stimmen. Ideologien wird man auch mit den besten Argumenten nicht überzeugen können. Die Angelegenheit muss differenziert betrachtet werden. Wir haben einerseits den Flughafen, der wirtschaftlich für die Stadt und die Schweiz unabdingbar wichtig ist. Andererseits gibt es die von der Lufthansa Group beherrschte Airline SWISS, gegenüber der man durchaus kritisch sein kann, da dort Profitmaximierung angestrebt wird. Damit wird der Gesamtschau geschadet. Die SWISS hat ihr Kundenbindungsprogramm im Zug der Lufthansa so verändert, dass man gewisse Statusbereiche erst erreicht, wenn man etwa 14 Male im Jahr in die USA fliegt. Das ist nicht zu begrüßen. So werden Leute dazu verleitet, zu fliegen. Das liefert Argumente für die grüne Propaganda. Der Flughafen ist eine andere Sache. Bei der Pistenverlängerung geht es um Sicherheit. Sie sorgt dafür, dass keine Touch-and-go-Szenarien entstehen, die schlechte Umwelt- und Lärmeinflüsse mit sich bringen. Die rotgrüne Zwängerei verstehe ich angesichts des Gesamtbilds nicht.*

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.



6 / 6

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat