



PROTOKOLL GEMEINDERAT KLOTEN

07.12.2021 Beschluss Nr. 117-2021 Interpellation 7981; Max Töpfer, SP; Pistenverlängerung am Flughafen Zürich-Kloten; Beantwortung / Stellungnahme

0.5.4 Parlamentarische Vorstösse

Interpellation; Max Töpfer, SP; Pistenverlängerungen am Flughafen Zürich-Kloten; Dokumenttitel

Am 6. Juli 2021 reichte Max Töpfer (SP), und Mitunterzeichnende folgende Interpellation ein:

An seiner Pressekonferenz vom 3. Juni 2021 gab der Regierungsrat bekannt, dass er das Verfahren zur Verlängerung der Pisten 28 und 32 am Flughafen Zürich-Kloten eingeleitet hat. Seine Argumentation, dass die Pistenverlängerungen nur der Sicherheit und Betriebsstabilität dienen, ist aber äusserst fragwürdig. Es ist davon auszugehen, dass mit dem vorliegenden Projekt die Kapazitäten am Flughafen weiter ausgebaut werden sollen. Kloten muss vor allem durch den Ausbau der Piste 28 mit mehr Ostanflügen rechnen.

Nicht nur aus Sicht des Klimaschutzes ist ein Flughafenausbau verwerflich, sondern auch ein Grossteil der Bevölkerung in unserer Stadt muss die unmittelbaren Konsequenzen tragen.

In der Ausgabe des «Klotener Anzeigers» vom 10. Juni 2021 liess Stadtpräsident René Huber durchblicken, dass der Stadtrat noch keine offizielle Position betreffend Pistenverlängerungen gefasst hat und diese momentan auch nicht «gefragt sei». Zahlreiche andere Flughafengemeinden, wie Rümlang und Opfikon haben sich bereits zu dieser Frage geäussert. Uns ist bewusst, dass der Flughafen unser grösster Steuerzahler ist, dennoch erwarten wir vom Stadtrat, dass er zu diesem wichtigen Thema Stellung bezieht.

Aus diesem Grund bitten wir den Stadtrat folgende Fragen zu beantworten:

- 1. Wird der Stadtrat im laufenden politischen Prozess rundum die Verlängerung der Pisten 28 und 32 Stellung beziehen? Wenn ja, wie ist seine Haltung zu diesem Thema? Wenn nein, warum nicht?*
- 2. Wie will der Stadtrat begründen, dass die Einwohner*innen in der Anflugschneise noch mehr Lärm ertragen müssen, das Wohneigentum an Wert verliert und die Naherholungsgebiete an Qualität einbüssen?*
- 3. Strebt der Stadtrat zusammen mit anderen Flughafengemeinden ein Gemeindereferendum gegen einen zustimmenden Beschluss des Kantonsrates an?*

Beantwortung

Exkurs

Politischer Prozess

Bevor auf die einzelnen Fragen eingegangen wird, ist es dem Stadtrat wichtig, dass dem Interpellanten und dem Gemeinderat die Verfahren und Zusammenhänge rund um das Thema "Pistenverlängerungen" bekannt sind.

Gestützt auf § 10 des Gesetzes über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz; LS 748.1) hat die Flughafen Zürich AG (FZAG) sicherzustellen, dass Verwaltungsratsbeschlüsse, welche die Änderung von Lage und Länge der Pisten betreffen, nur mit Zustimmung der kantonalen Staatsvertretung im Verwaltungsrat gefasst wer-

den können. Für solche Verwaltungsratsbeschlüsse erteilt der Regierungsrat gemäss § 19 Abs. 1 des Flughafengesetzes der kantonalen Staatsvertretung im Verwaltungsrat Weisungen. Soll die Staatsvertretung im Verwaltungsrat einem Gesuch über die Änderung der Lage und Länge der Pisten zustimmen, so beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat vorgängig die Genehmigung der entsprechenden Weisung (§ 19 Abs. 2 Flughafengesetz). Dieser Beschluss des Kantonsrates untersteht dem fakultativen Referendum unabhängig davon, ob der Kantonsrat die Weisung des Regierungsrates genehmigt oder ablehnt (§ 19 Abs. 3 Flughafengesetz).

Der Regierungsrat hat die Weisung an die Staatsvertretung an seiner Sitzung vom 19. Mai 2021 genehmigt. Dies bedeutet den ersten Schritt, damit ein Plangenehmigungsgesuch beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eingereicht werden kann. Auch als Standortgemeinde hat die Stadt Kloten in diesem nun angestossenen Prozess kein formelles Mitspracherecht. Selbstverständlich kann sich der Stadtrat aber in die politische Diskussion einbringen.

Projekt und Ziel der Pistenverlängerungen

Der Grundsatzentscheid betreffend die Pistenverlängerungen soll frühzeitig erfolgen, weil erst dann die aufwendigen Detailprojektierungen an die Hand genommen und weitreichende Investitionsentscheide durch die FZAG getroffen werden können. Der politische Prozess stützt sich aktuell nur auf einen Projektbescrieb und nicht auf ein ausgereiftes Detailprojekt.

Auslöser des Projekts ist eine Sicherheitsempfehlung der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle (SUST), welche nach einem kritischen Vorfall eine umfassende Sicherheitsüberprüfung durchführte und dabei zum Schluss gelangte, dass (nebst vielen anderen Massnahmen) die Verlängerungen der Pisten 28 nach Westen und 32 nach Norden als erforderliche und wirkungsvolle Massnahmen zur Verringerung bestimmter Risiken realisiert werden sollten.

Die Verlängerung der Piste 28 führt dazu, dass beim Betrieb dieser Piste als Landepiste Flugzeuge wegen ihrer geringen Länge weniger häufig auf die Piste 34 ausweichen müssen. Dies reduziert die Komplexität (Wechsel der Pistenbenutzung innerhalb eines Betriebskonzepts), die Risiken am Pistenkreuz bei gleichzeitigem Betrieb der Pisten 28 und 34 sowie die potentiellen Konflikte bei sich tangierenden Flugrouten. Die längere Piste erhöht zudem die Sicherheitsmarge bei einem "Over Run".

Die Verlängerung der Piste 32 führt dazu, dass beim Ost- bzw. Südkonzept keine Flugzeuge wegen ihrer Leistungsfähigkeit für den Start auf Piste 34 wechseln müssen. Dies reduziert ebenfalls die Komplexität (Wechsel der Pistenbenutzung innerhalb eines Betriebskonzepts) und die Risiken am Pistenkreuz.

Mit diesen Massnahmen kann die Stabilität des Flugbetriebs und die Pünktlichkeit über den ganzen Tagesverlauf verbessert werden. Auf der Piste 28 könnten so neu alle Flugzeugtypen landen. Komplexitätssteigernde und kapazitätsmindernde Umleitungen von einzelnen landenden Grossraumflugzeugen abends über den Süden auf Piste 34 können vermieden werden. Zudem kann die wetterbedingte Verfügbarkeit (nasse Pisten, Rückenwinde) des Ostkonzepts erhöht werden. Im Endeffekt bedeutet dies ein wichtiger Beitrag zum Abbau von unerwünschten Verspätungen in der Nacht.

Dank der Verlängerung von Piste 32 und der kürzeren Rollzeiten vom Dock E bis zur Pistenschwelle 32 sind Langstreckenflugzeuge am Abend schneller startbereit. Zudem vermindert sich damit die Lärmbelastung für die Stadt Kloten aus dem Verkehr am Boden. Im Weiteren wird die Landepiste 28 bei Starts auf Piste 32 nicht mehr gekreuzt, womit eine erhebliche Steigerung der Sicherheit erreicht wird.

Die Lärmauswirkungen sind je nach geografischer Lage unterschiedlich. Im Osten muss tagsüber und bei Vollbetrieb mit etwas mehr Landungen gerechnet werden. Dafür ergeben sich weniger Oststarts. Insgesamt wird aber die Anzahl Personen in Gebieten über den Lärmgrenzwerten im gesamten Einzugsgebiet des Flughafens leicht abnehmen. Von der Verbesserung der Verspätungssituation profitieren hingegen alle Himmelsrichtungen, was sich insbesondere positiv in den empfindlichen Nachtstunden auswirken wird. Die Lärmvermeidung in diesen Nachtstunden hat für Kloten oberste Priorität.

Das SIL-Objektblatt und das jeweils gültige Betriebsreglement geben vor, zu welchen Tageszeiten und bei welchen Wind- und Wetterverhältnissen die einzelnen Pisten für Starts und Landungen benutzt werden müssen. Welche Region wann und bei welchen Bedingungen von An- und Abflügen betroffen ist, ist somit Gegenstand des Betriebsreglementes, welches sich wiederum innerhalb des Objektblattes des SIL bewegen muss. Mit dem aktuellen Vorhaben ist keine Anpassung des heutigen Betriebsreglements verknüpft. Weil das Ostkonzept auch mit Pistenverlängerung nicht das leistungsfähigste Betriebskonzept darstellt, ist auch nicht davon auszugehen, dass die Flughafenbetreiberin ein Interesse daran haben wird, auch bei ertüchtigter Piste 28 dieses Konzept zu forcieren. Vorbehalten bleiben selbstverständlich Einflüsse aus den derzeit sistierten Staatsvertragsverhandlungen zwischen der Schweiz und Deutschland.

Das Projekt entspricht dem gültigen SIL-Objektblatt, dem Betriebsreglement, dem kantonalen Richtplan und deckt sich auch mit der Flughafenpolitik des Kantons.

Frage 1

Wird der Stadtrat im laufenden politischen Prozess rundum die Verlängerung der Pisten 28 und 32 Stellung beziehen? Wenn ja, wie ist seine Haltung zu diesem Thema? Wenn nein, warum nicht?

Das heutige Pistensystem stammt aus den 70er-Jahren und wurde seither nicht mehr angepasst. Eine qualitative Verbesserung ist zu begrüssen. Damit können die stetig steigenden Sicherheitsanforderungen ohne Kapazitätseinbussen erfüllt werden. Zudem leistet das Vorhaben einen Beitrag zur Einhaltung der Nachtflugsperre, welche für die Stadt Kloten von grosser Bedeutung ist. Der Betrieb wird stabiler und von den Wetterlagen unabhängiger. Die kürzeren Rollwege am Boden vermindern zudem den Betriebslärm, von welchem insbesondere die Hügellanken Ruebisbach, Chränzler und Freienberg betroffen sind.

Als Standortgemeinde ist die Stadt Kloten auf einen gut funktionierenden und sicheren Flughafen angewiesen. Die dort tätigen Unternehmen bieten vielfältige Arbeitsplätze und leisten namhafte Steuererträge. Dank den weltweiten Verkehrsanbindungen, welche nur mit einem leistungsfähigen, stabilen Betrieb aufrechterhalten werden können, ist die ganze Region als Wirtschaftsstandort attraktiv. Das soll so bleiben, weshalb der Stadtrat keine Veranlassung sieht, die sinnvollen Anpassungen am Pistensystem zu bekämpfen.

Frage 2

*Wie will der Stadtrat begründen, dass die Einwohner*innen in der Anflugschneise noch mehr Lärm ertragen müssen, das Wohneigentum an Wert verliert und die Naherholungsgebiete an Qualität einbüßen?*

Das bestehende, gültige Betriebsreglement bringt es mit sich, dass die Quartiere in Kloten unterschiedlich mit Fluglärm belastet werden. Die Ostanflüge und Ostabflüge betreffen dabei insbesondere die Quartiere Graswinkel, Geissberg und Hårdlen (Schwerpunkt Nachtlärm). Die Quartiere Holberg, Neubrunnen und Balsberg sind hingegen von den Südanflügen und Südobflügen, insbesondere am Tag, betroffen.

Aus dieser Situation ergibt sich ein "Kloten interner" Interessenkonflikt. Jedes Mal, wenn ein Flugzeug aus welchen Gründen auch immer die Piste 28 nicht anfliegen kann, muss es in der Regel auf die Piste 34 ausweichen, womit die Belastung auch in Kloten im Endeffekt einfach umgelagert wird.

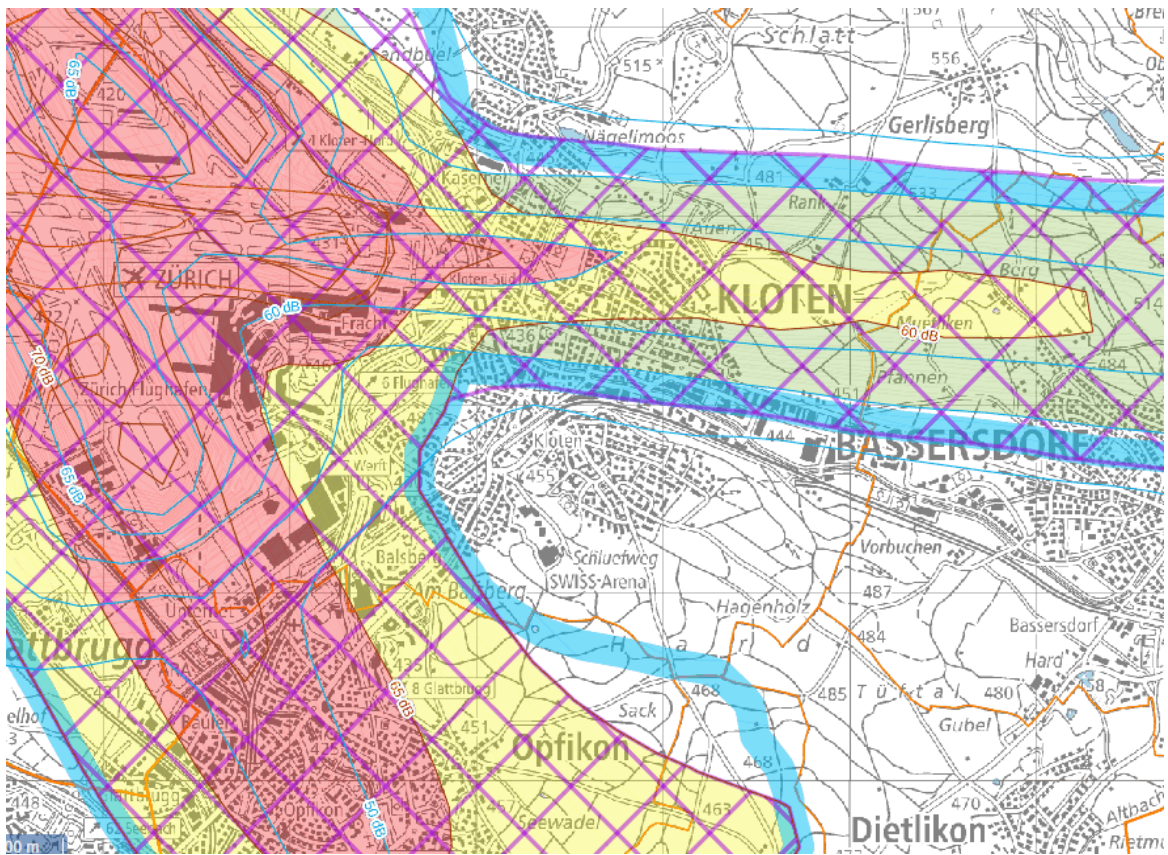


Abbildung: Fluglärmbelastung (GIS-Browser Kanton Zürich)

Dass die Belastung durch Fluglärm sehr subjektiv empfunden wird, zeigt sich darin, dass gerade in den am stärksten belasteten Quartieren im Einflussbereich der Piste 28 viele Neubauten entstanden sind. Im vollen Bewusstsein der Situation haben Investoren Neubebauungen umgesetzt, welche problemlos Mieterinnen und Mieter oder Käuferinnen und Käufer gefunden haben. Dies zeigt sich auch darin, dass im Gebiet des Ostanfluges die Bevölkerung zwischen 2013 und 2018 um 4,3% gewachsen ist. Das Preismonitoring zeigt eindrücklich, dass die Fluglärmbelastung nicht zu einem Wertverlust führt. Die gute, zentrale Lage und insbesondere die Nähe und Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen und wichtigen Mobilitätsdrehscheiben (insbesondere der Flughafen im Sinne eines multimodalen ÖV-Hub's) überwiegen die Nachteile offenbar bei weitem.

Dieser Trend dürfte sich nach Einschätzung des Stadtrates auch mit verlängerten Pisten nicht umkehren, weil die erwartete Zunahme an Ostanflügen in weniger sensiblen Tagesstunden erfolgen und zudem durch weniger Verspätungsabbau in den empfindlichen Nachtstunden kompensiert wird. Dazu kommt, dass aufgrund der heutigen technischen Möglichkeiten viel in den baulichen Lärmschutz investiert wird und wurde (vgl. Schallschutzprogramm der FZAG und kantonales Programm "Wohnqualität Flughafenregion"). Der Stadtrat setzt sich schon seit Jahren für eine Erneuerung des Gebäudebestandes ein, was zu einer tatsächlichen Verbesserung der Situation für viele Klotenerinnen und Klotener führt.

Gerade die Quartiere östlich des Flughafens profitieren von einem sehr guten Zugang zu Naherholungsgebieten. Dieser Zugang wird durch die Pistenverlängerungen nicht eingeschränkt und verändert sich nicht. Die Naherholungsräume rund um den Flughafen sind (gerade wegen dem Flughafen und seinen Naturschutz- und Naherholungsgebieten) vielfältig und attraktiv. Unabhängig davon, aus welcher Richtung auf den Flughafen Zürich angefliegen bzw. abgefliegen wird, ergeben sich Einwirkungen auf diese Räume. Weil die Stadt Kloten so nahe am Flughafen bzw. der Flughafen so nahe an der Stadt Kloten liegt, treffen auch hier die Nachteile sowieso Klotener Gemeindegebiet. Mit den Südstarts und -landungen ist dabei der Hardwald stärker betroffen, mit Oststarts und -landungen hingegen die Grünräume in Richtung Gerlisberg.

Frage 3

Strebt der Stadtrat zusammen mit anderen Flughafengemeinden ein Gemeindereferendum gegen einen zustimmenden Beschluss des Kantonsrates an?

Der Stadtrat geht davon aus, dass das Referendum, ungeachtet des Kantonsratsentscheides, ergriffen wird. Ob die Pistenverlängerungen umgesetzt werden, wird sich somit aller Voraussicht nach sowieso auf kantonaler Ebene und nicht in Kloten entscheiden.

Der Stadtrat findet es wichtig, dass er – gerade in Krisenzeiten – dem Flughafen Sorge trägt und eine technisch notwendige Umgestaltung des Pistensystems nicht aktiv bekämpft.

Beschluss Stadtrat:

Der Stadtrat genehmigt die Antwort zur Interpellation "Pistenverlängerungen am Flughafen Zürich-Kloten" und bittet den Interpellanten um Kenntnisnahme.

Beschluss:

1. Die Antwort des Stadtrats betreffend der Interpellation "Pistenverlängerungen am Flughafen Zürich-Kloten" wird zur Kenntnis genommen und die Interpellation stillschweigend abgeschrieben.

Mitteilung an:

- Gemeinderat
- Stadtpräsident
- Bereichsleiter Lebensraum

Für getreuen Auszug:



Jacqueline Tanner
Ratssekretärin

Versandt: 07. Dez. 2021