



PROTOKOLL GEMEINDERAT KLOTEN

· Beschluss

0.5.4 Parlamentarische Vorstösse

Interpellation 13656; Erkam Dagli, FDP; Haltung der Stadt Kloten zum SIL-Entwurf und zur Nachruhe-Forderung; Beantwortung / Stellungnahme

Der Zürcher Unterländer berichtete am 28. Januar 2025 über die Stellungnahme der Gemeinde Rümlang zum Entwurf des SIL-Objektblatts und des Grundlagenberichts des BAZL. Mittlerweile hat sich auch der Schutzverband sbfz kritisch zum Entwurf geäussert.

Die Diskussion um den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) und die Forderungen der Gemeinde Rümlang bzw. sbfz – insbesondere nach einer starren siebenstündigen Nachruhe (23:00 Uhr bis 6:00 Uhr), hat in den letzten Tagen erheblich an Dynamik gewonnen und zielt gemeinsam mit der Nachruheinitiative auf die Funktionsfähigkeit unseres prosperierenden Flughafens. Diese Forderungen, in Kombination mit der Nachruhe-Initiative, gefährden laut Studien bis zu 8.000 Arbeitsplätze. Zudem könnten wichtige internationale Verbindungen des Flughafen Zürich, die über unsere Stadtgrenzen hinaus von volkswirtschaftlicher Bedeutung sind, aufs Spiel gesetzt werden.

Der Flughafen Zürich ist der Wirtschaftsmotor unserer Region und unser Tor zur Welt. Er umfasst nicht nur wichtige Steuerzahler, sondern auch die grössten Arbeitgeber in Kloten. Zahlreiche Klotenerinnen und Klotener arbeiten direkt oder indirekt für das System Flughafen. Seine zentrale Bedeutung für Kloten steht ausser Frage.

Als Klotener Flughafenpartei möchten wir vom Stadtrat daher folgendes wissen:

- *Hat sich die Stadt Kloten ebenfalls bis zum 14. Februar 2025 zum Entwurf des SIL-Objektblatts und des Grundlagenberichts geäussert?*
- *Falls ja, welche wesentlichen Punkte umfasst diese Stellungnahme? Wie positioniert sich die Stadt Kloten zum Entwurf des SIL-Objektblatts und des Grundlagenberichts?*
- *Wenn nein, weshalb hat sich der Stadtrat gegen eine Stellungnahme entschieden, während andere Gemeinden die gesamte Bevölkerung für eine Stimmungsmache mobilisieren und durch Partikularinteressen die Funktionsfähigkeit des Flughafens sowie damit zusammenhängende Arbeitsplätze gefährden*
- *Wie bewertet die Stadt Kloten die Forderung der Gemeinde Rümlang bzw. der Nachruheinitiative nach einer starren siebenstündigen Nachruhe am Flughafen Zürich (23 Uhr bis 6 Uhr)?*
- *Welche Auswirkungen auf die Arbeitsplätze in Kloten erwartet der Stadtrat bei einer Einführung der siebenstündigen Nachruhe?*
- *Plant der Stadtrat, sich aktiv gegen solche Forderungen zu positionieren und öffentlich Stellung zu beziehen?*
- *Wie steht der Stadtrat zum Standpunkt des Schutzverbandes sbfz?*
- *Wie hoch sind die finanziellen Beiträge der Stadt Kloten an den sbfz?*
- *Welchen Nutzen sieht der Stadtrat in der Mitgliedschaft beim sbfz?*

Wir danken dem Stadtrat für die Beantwortung dieser Fragen und erwarten eine klare und transparente Stellungnahme, die sowohl die wirtschaftlichen Interessen als auch die Schutzinteressen der Bevölkerung unserer Stadt in Einklang bringt.

Beantwortung

Der Stadtrat nimmt zu den Fragen wie folgt Stellung:

1. *Hat sich die Stadt Kloten ebenfalls bis zum 14. Februar 2025 zum Entwurf des SIL-Objektblatts und des Grundlagenberichts geäussert?*

Nein, der Stadtrat hat auf eine Vernehmlassung verzichtet.

2. *Falls ja, welche wesentlichen Punkte umfasst diese Stellungnahme? Wie positioniert sich die Stadt Kloten zum Entwurf des SIL-Objektblatts und des Grundlagenberichts?*

Vgl. Antwort zu Frage 1.

3. *Wenn nein, weshalb hat sich der Stadtrat gegen eine Stellungnahme entschieden, während andere Gemeinden die gesamte Bevölkerung für eine Stimmungsmache mobilisieren und durch Partikularinteressen die Funktionsfähigkeit des Flughafens sowie damit zusammenhängende Arbeitsplätze gefährden.*

Die Kompetenz für die Festlegung der Nachtflugordnung am Flughafen Zürich liegt kraft Bundesverfassung ausschliesslich beim Bund. Dieser hat die Nachtflugordnung abschliessend geregelt und sieht eine Betriebszeit von 06.00 bis 23.00 Uhr zuzüglich eines bewilligungsfreien Verspätungsabbaus zwischen 23.00 und 23.30 Uhr vor. Das Bundesrecht legt zudem fest, unter welchen Bedingungen Ausnahmen für Flüge ausserhalb dieser Zeiten erlaubt sind. Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) ist behördenverbindlich (analog Richtplanung) und kann nicht direkt angefochten werden. Gerichtlich anfechten lassen sich erst weitere Schritte, die auf dem SIL basieren, wie z.B. das Betriebsreglement.

Diese Rahmenbedingungen machen deutlich, dass die Flughafenpolitik auf Bundesebene gemacht wird und der Einfluss einer Stellungnahme zum SIL einer Gemeinde mehr ein politisches Statement darstellt. Eine offizielle Stellungnahme war unter diesen Umständen und aufgrund der ausgewogenen Vorlage (vgl. weitere Antworten) aus Sicht des Stadtrates nicht nötig.

4. *Wie bewertet die Stadt Kloten die Forderung der Gemeinde Rümlang bzw. der Nachtruheinitiative nach einer starren siebenstündigen Nachtruhe am Flughafen Zürich (23 Uhr bis 6 Uhr)?*

Kloten ist Flughafenstadt

Wie keine andere Gemeinde ist die Stadt Kloten sehr stark mit dem Flughafen verbunden:

- Der Flughafen hatte und hat einen erheblichen und sehr direkten Einfluss auf die Entwicklung der Stadt Kloten. Mit der Eröffnung des Flughafens 1948 begann auch die Entwicklung des Bauerndorfes Kloten zur Stadt und zu einem der grössten Arbeitsplatzschwerpunkte der Schweiz.
- Die Entwicklung der Stadt Kloten hing massgeblich mit der Schaffung von Arbeitsplätzen und damit zusammenhängend mit der Schaffung von Wohnraum in der Nähe der Arbeitsstellen (z.B. Swissair-Siedlung, Hohrainli, Balsberg) zusammen.
- Insofern ist der Flughafen für die Stadt Kloten nicht nur von wirtschaftlichem Interesse, vielmehr trägt er auch viel zur Identität und zum Selbstverständnis der Flughafenstadt bei.

- Heute (wie auch früher schon) ist die finanzielle Abhängigkeit von juristischen Personen, insbesondere von solchen am und um den Flughafen, sehr gross. Die juristischen Personen sind für bis zu 70% der Steuereinnahmen der Stadt Kloten verantwortlich.
- Trotz der Nähe zum Flughafen und den vielen Vorteilen, welche Kloten als Flughafenstadt genießt, musste die Stadt Kloten erst seit den einseitigen deutschen Restriktionen (220. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung von 2005) deutlich mehr Anflüge auf der Ostpiste hinnehmen.
- Dennoch sind die Lärmeinwirkungen in den direkt betroffenen Gebieten nicht zu bagatellisieren. Gerade in den empfindlichen Abendstunden ist der Fluglärm in den Wohngebieten in der Anflugschneise (teilweise bzw. untergeordnet auch in der Abflugschneise) für viele Klotenerinnen und Klotener belastend.

Neben den offensichtlichen wirtschaftlichen Interessen der Region und insbesondere der Stadt Kloten, ist deshalb auch der Schutz der Bevölkerung ein berechtigtes Anliegen. Der Stadtrat setzt sich dafür ein, eine gute Balance zwischen den wirtschaftlichen Interessen, der für die Schweiz essentiellen internationalen Anbindung und den lokalen Schutzanliegen der Bevölkerung zu halten.

Wichtigkeit der Drehkreuzfunktion

Der Flughafen Zürich wird als Infrastruktur von nationaler Bedeutung als internationales Drehkreuz betrieben. Voraussetzung für ein leistungsfähiges Drehkreuz mit Direktflügen zu interkontinentalen Destinationen ist die Kombination von Lang-, Mittel- und Kurzstreckenflügen. Nur so kann die globale Anbindung der Schweiz sichergestellt werden, welche vom Bund als Auftrag definiert wurde.

Um die Erreichbarkeit der Schweiz zu gewährleisten ist der Flugbetrieb des "Hub-Carriers" Swiss am Flughafen Zürich in sechs Wellen organisiert, um möglichst attraktive Umsteigezeiten zu erreichen. Das Ziel besteht darin, dass mit möglichst wenigen Flügen eine möglichst grosse Anzahl an Umsteigebeziehungen erreicht wird. Damit müssen nicht für alle möglichen Destinationen Direktflüge angeboten werden, weil eine höhere Anzahl an Zielorten dank der Verknüpfung am Flughafen Zürich erreicht werden kann. Dies ist aus ökonomischer und auch aus ökologischer Sicht sinnvoll.

Der Nachteil dieses Systems besteht aber darin, dass der Flugplan starr ist und von vielen, exogenen Faktoren (Wetter, Luftraumbeschränkungen, technische Gründe, Streiks, Personalengpässe etc.) abhängt, die nicht von der Flughafen Zürich AG oder den Fluggesellschaften beeinflusst werden können.

Die Vorverlegung der letzten Startwelle würde den Flugplan empfindlich stören und die gewünschte internationale Anbindung würde stark leiden. Vgl. dazu auch die Ausführungen zu Frage 5.

Rahmenbedingungen erhalten, Verbesserungen einfordern

Aus all diesen Gründen fordert der Stadtrat die Einhaltung der heute geltenden Nachtruhezeiten ein, spricht sich aber gegen eine zusätzliche Einschränkung der Betriebszeiten aus. Der Entwurf des SIL folgt ebenfalls dieser Haltung, was der Stadtrat begrüsst.

Der Stadtrat erwartet, dass die Flughafen Zürich AG, die Flugsicherung und die Fluggesellschaften weiterhin darauf hinarbeiten, dass ein Verspätungsabbau erfolgen kann. Die Revision des Sachplans gibt den beteiligten Firmen zusätzliche Instrumente an die Hand (z.B. Lärmgebühren), so dass damit zu rechnen ist, dass sich die Verspätungen in den nächsten Jahren reduzieren werden. In diesem Zusammenhang ist aber auch darauf hinzuweisen, dass sämtliche Bestrebungen, welche sich gegen den SIL und die Folgeerlasse richten, zu weiteren Verzögerungen beim Einsatz dieser neuen Instrumente führen wird. Dies ist nicht im Sinne des Schutzes der Bevölkerung.

Betreffend die Betriebszeiten verweist der Stadtrat auch auf den Antrag des Regierungsrates in der Vorlage 5996 zur Kantonalen Volksinitiative "Flughafen-Nachtruhe-Initiative". Unter Ziffer 3.1 führt die Regierung aus:

"Die heute am Flughafen Zürich geltenden und im Vergleich strengen Betriebszeiten von 06.00 bis 23.00 Uhr, mit der Möglichkeit eines bewilligungsfreien Verspätungsabbaus bis 23.30 Uhr bzw. die geltende Nachtflugordnung sind für diesen Drehkreuzbetrieb unabdingbar. Sie sind das Ergebnis einer umfassenden Interessenabwägung und wurden bereits wiederholt gerichtlich überprüft. Sowohl das Bundesverwaltungsgericht als auch das Bundesgericht haben eine weitere Ausdehnung der Nachtflugsperrung abgelehnt (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-3484/2018 vom 7. September 2021, E. 34.7.2; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1672/2016 vom 25. Oktober 2016, E. 14 und 15; Urteil des Bundesgerichts 1C_58/2010 vom 22. Dezember 2010, E. 6; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1936/2006 vom 10. Dezember 2009, E. 40 ff.). Eine Einschränkung dieser Betriebszeiten wäre mit der Gewährleistung der volkswirtschaftlich zentralen Drehkreuzfunktion des Flughafens nicht mehr vereinbar und ist daher abzulehnen."

Diesen Fakten und dieser Haltung hat der Stadtrat nichts beizufügen.

5. *Welche Auswirkungen auf die Arbeitsplätze in Kloten erwartet der Stadtrat bei einer Einführung der siebenstündigen Nachtruhe?*

Zunächst geht der Stadtrat nicht davon aus, dass die aktuelle Nachtruheregelung eine Änderung erfahren wird.

Im Jahr 2018 untersuchte die Intraplan Consult GmbH im Auftrag der Flughafen Zürich AG die Auswirkungen einer Verkürzung der Betriebszeiten um 30 Minuten und die damit verbundene Vorverlegung von Slots der letzten Welle am Flughafen Zürich. Der Abschlussbericht wurde im Mai 2019 vorgelegt und basiert auf Zahlen aus dem Jahr 2018. Das damalige Flugangebot ist aber vergleichbar mit dem heutigen. Neben den volkswirtschaftlichen Effekten untersuchte Intraplan die Wirkung einer verkürzten Betriebszeit auf die Airlines.

Die Studie kam zum Schluss, dass bei einer weiteren Betriebsbeschränkung 30 Prozent Langstreckenverbindungen wegfallen würden. Der volkswirtschaftliche Gesamtverlust wurde mit rund 8'000 Arbeitsplätzen und 1.6 Mia. Franken Wirtschaftsleistung ausgewiesen. Vgl. dazu auch https://www.flughafen-zuerich.ch/de/unternehmen/magazin/2024/politik_betriebszeiten_herbst2024.

6. *Plant der Stadtrat, sich aktiv gegen solche Forderungen zu positionieren und öffentlich Stellung zu beziehen?*

Wie schon in der Vergangenheit wird sich der Stadtrat zu Flughafenthemen äussern und sich einbringen, wenn dies notwendig erscheint und eine klare Position gefordert ist.

7. *Wie steht der Stadtrat zum Standpunkt des Schutzverbandes sbfz?*

Der Verein sbfz wurde 1967 gegründet und ist in der Flughafenpolitik der einzige Zusammenschluss, der sich generell dem Ziel verschrieben hat, die Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm und anderen Immissionen zu schützen. Im Gegensatz zu anderen Vereinigungen (Region Ost, Verein Flugschneise Süd, IG Nord etc.) vertritt der sbfz nicht eine einzelne Himmelsrichtung, sondern setzt sich grundsätzlich für die Rechte der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung ein.

Gerade der Flughafenbericht 2024 hat gezeigt, dass die Anzahl von lärmbeeinträchtigten Personen das "Vor-Coronapandemie-Niveau" überschritten hat, insbesondere bei Flügen nach 23.00 Uhr.

Insofern hat der sbfz grundsätzlich seine Berechtigung, um die Interessen von Lärmbeeinträchtigten wahrzunehmen. Aus Sicht des Stadtrates sind die Forderungen allerdings häufig etwas einseitig und lassen eine Güterabwägung vermissen. Umso wichtiger ist es, dass auch eine Vertretung der Stadt Kloten im Vorstand des sbfz Einsitz nimmt, um auch andere Perspektiven in die Diskussionen einzubringen. Diese Aufgabe wird vom Stadtpräsidenten wahrgenommen.

8. *Wie hoch sind die finanziellen Beiträge der Stadt Kloten an den sbfz?*

Für Gemeinden über 10'000 Einwohnerinnen und Einwohner kostet die Mitgliedschaft pauschal Fr. 8'000.00.

9. *Welchen Nutzen sieht der Stadtrat in der Mitgliedschaft beim sbfz?*

Siehe Antwort zur Frage 7.

Übrigens hat der Stadtrat am 20. August 2024 (Beschluss Nr. 219-2024) seinen Austritt aus der Region Ost per Ende 2024 beschlossen. Dies deshalb, weil er sich durch den Verein nicht mehr richtig vertreten fühlte.

Beschluss Stadtrat:

Der Stadtrat genehmigt die Antwort zur Interpellation Erkam Dagli, betreffend SIL-Entwurf und zur Nachruheforderung. Er bittet den Interpellanten um Kenntnisnahme.

Beschluss:

Mitteilung an:

- Erkam Dagli, Lochäckerstrasse 4, 8302 Kloten
- Gemeinderat
- Stv. Verwaltungsdirektor
- Bereichsleiter Lebensraum

Für getreuen Auszug:

Jacqueline Tanner
Ratssekretärin