



Protokollauszug vom

13.12.2023

Departement Sicherheit und Umwelt / Departementssekretariat:

Abstimmung über die Pistenverlängerungen am Flughafen Zürich: Abstimmungsparele und Kampagnenbeteiligung des Vereins Region Ost

IDG-Status: öffentlich

SR.23.943-1

---

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Der Stadtrat empfiehlt die kantonale Vorlage zu den Pistenverlängerungen am Flughafen Zürich zur Ablehnung.
2. Die Vorsteherin des Departements Sicherheit und Umwelt, Stadträtin Katrin Cometta, wird, in ihrer Funktion als Präsidentin des Vorstands des Vereins Region Ost, die Haltung des Stadtrats entsprechend vertreten.
3. Der Stadtrat betont in seiner Haltung die Bedeutung des Flughafens Zürich als Standort von hoher volkswirtschaftlicher und wirtschaftspolitischer Bedeutung. Die Infrastruktur des Flughafens schafft Arbeitsplätze und Wertschöpfung für die gesamte Region, einschliesslich der Stadt Winterthur. Vor dem Hintergrund dieser Wertschätzung schliesst sich der Stadtrat den Standpunkten der Behördenorganisation Region Ost an.
4. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass sich die Region Ost gemeinsam mit anderen Organisationen im Abstimmungskampf engagiert.
5. Den Mitgliedern des Stadtrats ist es freigestellt, sich in Nein-Komitees für die Ablehnung der Pistenverlängerung zu engagieren.
6. Die Ergänzung des Faktenblatts Flughafen wird zur Kenntnis genommen (Beilage 1).
7. Die Medienmitteilung wird gemäss Beilage genehmigt.
8. Mitteilung (inkl. Beilagen) an: Alle Departemente, Stadtkanzlei.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Simon', with a stylized, cursive script.

A. Simon

## **Begründung:**

### **1. Ausgangslage**

#### **1.1. Pistenverlängerung**

Eine knappe Mehrheit des Kantonsrats (87 zu 83 Stimmen) ist am 28. August 2023 dem Antrag des Regierungsrats des Kantons Zürich gefolgt und hat einer Verlängerung der Pisten 28 und 32 zugestimmt. Die Flughafen Zürich AG verfolgt mit den Massnahmen das Ziel den Betrieb zu stabilisieren. So wurden die Verlängerungen im Bericht «Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich» von 2012 als wesentliche Verbesserung der Sicherheitsmassnahmen bezeichnet. Die verlängerten Pisten sollen zudem bei starkem Westwind und während den deutschen Sperrzeiten am Abend, wenn das Ostkonzept zur Anwendung kommt, die Stabilität und damit die Pünktlichkeit über den ganzen Tagesverlauf verbessern, um die Verspätungen am Abend reduzieren. Details zur Pistenverlängerung können dem Projektbeschrieb für das Plangenehmigungsgesuch an den Bund entnommen werden (vgl. Beilage 2).

Eine Ratsminderheit ergriff gleichentags gegen die Pistenverlängerungen das Referendum. Ende Oktober wurden zudem die nötigen Stimmen für ein Volksreferendum und damit das zweite Referendum gegen die Pistenverlängerungen eingereicht. Am 3. März 2024 wird die Zürcher Stimmbevölkerung über die Pistenverlängerungen am Flughafen Zürich abstimmen.

#### **1.2. Region Ost**

Die Behördenorganisation Region Ost wurde 2004 gegründet und die Stadt Winterthur war Gründungsmitglied der Interessengemeinschaft. Seit März 2015 ist die Region Ost als Verein organisiert und vertritt insgesamt 122 Gemeinden in den Kantonen Zürich, Thurgau, St. Gallen und Appenzell AR mit rund 740 000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Osten des Flughafens Zürich. Gemäss Statuten<sup>1</sup> strebt der Verein den Schutz der Bevölkerung östlich des Flughafens Zürich vor übermässigen Immissionen an. Im Zentrum steht die gerechte Verteilung des Fluglärms. Die Haltung zu einzelnen Themen rund um den Schutz vor Immissionen wurde mehrfach in einer Charta festgehalten. Im März 2019 hat sich die Region Ost auf eine weitere Charta<sup>2</sup> geeinigt. Inhalt der Charta sind unter anderem die Begrenzung von Kapazität und zulässiger Lärmbelastung, die Einhaltung der Nachtruhezeit und insbesondere auch die Ablehnung von Pistenverlängerungen. Die Region Ost bekennt sich aber auch zum Flughafen und dessen volkswirtschaftlicher Bedeutung für die Region und die ganze Schweiz.

---

<sup>1</sup> [https://www.region-ost.ch/customer/files/14/Statuten\\_RegionOst\\_2023-20230621.pdf](https://www.region-ost.ch/customer/files/14/Statuten_RegionOst_2023-20230621.pdf)

<sup>2</sup> <https://www.region-ost.ch/charta>

Die Vorsteherin des Departements Sicherheit und Umwelt der Stadt Winterthur bekleidet gemäss Konstituierungsbeschluss des Stadtrats das Präsidium im Vorstand des Vereins Region Ost. Seit der Gründung der Region Ost im Jahr 2004 hatte die jeweilige Vorsteherschaft des Departements Sicherheit und Umwelt das Präsidium inne.

Entsprechend dem Vereinszweck und der Charta engagiert sich die Region Ost aktiv gegen die Pistenverlängerungen. Für die Kampagne wurde ein Argumentarium (vgl. Beilage 3) ausgearbeitet und der Verein setzt für die Kampagne Vereinsvermögen ein.

## **2. Erwägungen des Stadtrats zur Pistenverlängerung**

### **2.1. Bedeutung des Flughafens für die Region**

Der Flughafen Zürich ist der grösste und wichtigste Landesflughafen der Schweiz. Als Schweizer Tor zur Welt und Drehscheibe bindet er das Land an die wichtigsten internationalen Metropolen an. Die Grossregion Zürich und weite Teile der Schweiz profitieren von dieser hervorragenden Erreichbarkeit, da sie zahlreiche Unternehmen anzieht. So weisen gut erreichbare Regionen nachweislich ein höheres Beschäftigungs- und Wertschöpfungswachstum auf als abgelegene. Der Flughafen schafft entsprechend Arbeitsplätze und Wertschöpfung für die gesamte Region, einschliesslich der Stadt Winterthur. Dadurch ist der Flughafen Zürich von hoher volkswirtschaftlicher und wirtschaftspolitischer Bedeutung.

Gleichzeitig ist der Flughafen Zürich auch ein wichtiger Arbeitgeber in der Region. Gemäss einer Studie von Infras aus dem Jahr 2021<sup>3</sup> bieten dort angesiedelte Unternehmen Arbeitsplätze im Umfang von 22 800 Vollzeitäquivalenten an, die von 27 400 Beschäftigten erbracht werden. Das entspricht knapp 3 Prozent der Beschäftigung im Kanton und 0.6 Prozent der Schweizer Beschäftigung. Die Beschäftigten auf dem Flughafengelände erarbeiteten 2021 eine Wertschöpfung von 3,3 Mrd. Franken (coronabedingt etwas reduziert). Das entspricht 0.5 Prozent des Bruttoinlandproduktes der Schweiz.

### **2.2. Lärmschutz**

Der Stadtrat anerkennt die Bestrebungen der Flughafen Zürich AG, mit den Pistenverlängerungen eine generelle Verbesserung der Betriebsstabilität zu erreichen, dies vor allem bei starkem Westwind und während der deutschen Sperrzeiten am Abend, wenn das Ostkonzept zur Anwendung kommt. Die bessere Einhaltung der vorgegebenen Betriebskonzepte erhöht die Pünktlichkeit über den ganzen Tagesverlauf. Dies kann helfen, die Verspätungen am Abend zu reduzieren.

---

<sup>3</sup> <https://www.flughafen-zuerich.ch/newsroom/studie-bestaetigt-hohe-wirtschaftliche-relevanz-des-flughafens-zuerich/>

Gleichzeitig ist der Stadtrat bestrebt, die Bevölkerung von Winterthur und der Region Ost vor zusätzlichen Lärmimmissionen zu schützen. Der Flugverkehr verursacht Lärm, von dem sich zahlreiche Menschen in der Ostschweiz bereits heute belästigt fühlen. Durch die Pistenverlängerungen könnten künftig mehr Starts und Landungen abgewickelt werden: Stündlich 70 statt 66 Bewegungen beim Ostkonzept mit Landungen von Osten und Starts nach Norden (bisher im SIL festgelegt, aber nicht umsetzbar). Gemäss Berechnungen der Empa werden mit Pistenverlängerungen im Jahr 2030 rund 5060 Flugzeuge mehr auf der Piste 28 landen als ohne Pistenausbau. Das Ostkonzept wird in erster Linie am Abend eingesetzt. In den Nachtstunden von 22 bis 23:30 Uhr wird der zulässige Lärm bereits heute teilweise markant überschritten. Gerade die Zahl der Flugbewegungen in den späten Abendstunden nimmt nachfrageorientiert laufend zu – trotz Beschränkung der Anzahl Start- und Landezeiten am Abend. Damit verbunden sind mehr Verspätungen, weil die Slots teilweise sehr dicht geplant sind. Regelmässig sind um 23 Uhr, also bei Betriebsschluss, nicht alle Flugzeuge gestartet und gelandet. Die Verspätung, die bis 23:30 Uhr abgebaut werden, entstehen nicht in erster Linie, weil die Pisten in Zürich zu kurz sind, sondern weil sich den ganzen Tag über weltweit Flugzeuge verspäten.

Durch den Lärm drohen gesundheitliche Schäden, die Lebensqualität nimmt ab und wichtige Naherholungsgebiete verlieren an Attraktivität. Fluglärm verursacht zudem auch volkswirtschaftliche Schäden, wie beispielsweise den Wertverlust von Häusern und Grundstücken oder die Belastung des Gesundheitssystems durch die Behandlung lärmbedingter Krankheiten.

Weil die Lärmwerte gemäss Lärmschutzverordnung als Mittelwert der gesamten Lärmbelastung von sechs Uhr morgens bis zehn Uhr abends berechnet werden, liegt die Belastung der Stadt Winterthur unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte. Für die Bevölkerung kann sie zu Spitzenzeiten aber effektiv höher und damit auch störender sein, als in den Berechnungen wiedergegeben. Der Fluglärm über Winterthur stammt von Flugzeugen, die von der Piste 16/34 nach Süden starten und nach links in Richtung Osten abdrehen. Auch die Starts in Richtung Osten von Piste 10/28 sowie die Landung auf Piste 10/28 (Ostanflug) sind Lärmquellen. Hörbar auf Stadtgebiet sind zudem die Überflüge Richtung Süden am Morgen, die in der Folge im Südanflug auf Piste 16/34 landen. Starts von Piste 10/28 in Richtung Westen, die anschliessend in Richtung Osten abdrehen, überfliegen die Stadt bereits in grösserer Höhe und verursachen weniger Lärm.

Weil das Ostkonzept nicht das leistungsfähigste Betriebskonzept darstellt, hat die Flughafenbetreiberin auch bei verlängerter Piste 28 kein unmittelbares Interesse daran, dieses zu forcieren. Gleichzeitig sind die Staatsvertragsverhandlungen zwischen der Schweiz und Deutschland weiterhin sistiert. Eine Ausweitung der Sperrzeiten in Südbaden wurde bereits im nicht ratifizierten Staatsvertrag von 2012 beschlossen. Dies hätte eine Ausweitung des Ostkonzepts zur Folge.

Bisherige Erfahrungen haben gezeigt, dass auf Bundesebene eine Änderung der An- und Abflugrouten schnell erwirkt ist. Dies könnte dazu führen, dass die Stadt Winterthur wieder stärker von Lärm betroffen ist. Die Befürchtung ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass Routenanpassungen in den letzten 20 Jahren stets der Entlastung des Südens dienten und meistens auf Kosten des Ostens gingen. Mit einer Verlängerung der Piste 28 – und damit einer Stabilisierung und Kapazitätserhöhung des Ostanflugs – vergrössert sich dieses Risiko.

### **2.3. Klimaschutz**

Klimaverträglich ist nur der Verzicht aufs Fliegen. Fliegen ist heute jedoch sehr erschwinglich und gehört zu einem weit verbreiteten Lebensstil, der von Schnellebigkeit und Mobilitätsbedürfnissen geprägt ist. Der weltweite Flugverkehr hat sich im Laufe der letzten 50 Jahren verdoppelt und wächst weiter. Nicht nur technische Fortschritte oder harte Konkurrenz sind für die tiefen Flugpreise verantwortlich. Der Flugverkehr trägt die verursachten Umweltkosten nicht selber, sondern überlässt sie der Allgemeinheit. Im Gegensatz zum Auto- oder Bahnverkehr zahlt die Luftfahrtbranche keine Abgaben für den Klimaschutz und ist sogar steuerbefreit: Fluggesellschaften entrichten keine Mineralölsteuern auf Kerosin und Passagiere zahlen keine Mehrwertsteuer. Flughäfen sind zudem meist mithilfe günstiger oder kostenloser Staatsdarlehen erbaut worden. Die Branche wird also seit Jahren direkt oder indirekt subventioniert und belastet gleichzeitig das Klima. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie der Luftverkehr mit den Klimazielen im Übereinkommen von Paris in Einklang gebracht werden kann.

Der Luftverkehr hat einen Anteil von 2 – 2,5 Prozent an den globalen Menschen-verursachten fossilen CO<sub>2</sub>-Emissionen<sup>4</sup>. In der Schweiz betrug der Anteil des nationalen und internationalen Luftverkehrs im Jahr 2019 ca. 13,5 Prozent an den erfassten Gesamtemissionen von CO<sub>2</sub> und rund 11 Prozent an allen Treibhausgasen (CO<sub>2</sub>-Äquivalente) gemäss Treibhausgasinventar. Im Vergleich dazu beträgt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs 25,5 bzw. 21 Prozent an den CO<sub>2</sub>- bzw. CO<sub>2</sub>-Äquivalent-Emissionen. Berücksichtigt man auch die «grauen» Treibhausgasemissionen (verursacht durch die ausländische Produktion von in der Schweiz konsumierten Gütern) sowie die Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte des Flugverkehrs, so liegt der Anteil des Flugverkehrs an den Gesamtemissionen ebenfalls im Bereich von 10 – 15 Prozent. Nebst CO<sub>2</sub> emittiert der Flugverkehr aber auch weitere Komponenten, die eine Wirkung auf das Klima erzeugen. Dies sind insbesondere Wasserdampf, Stickoxide, Schwefeldioxid und Russ<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Quelle: International Energy Agency [IEA 2018], ca. 33 000 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>.

<sup>5</sup> Quelle: Neu U [2021] Die Auswirkungen der Flugverkehrsemissionen auf das Klima. Swiss Academies Communications 16 [3].

Anzuerkennen ist, dass die Flughafen Zürich AG in dieser Hinsicht bereits grosse Anstrengungen unternimmt, um die Treibhausgasemissionen zu reduzieren. So erfüllt der Flughafen die höchste Klimaschutz-Stufe des europäischen Flughafenverbands (ACI Europe) und hat sich bis 2040 das Ziel von netto null Emissionen gesetzt.<sup>6</sup> Dieses Ziel soll auch mit nachhaltigen, synthetischen Treibstoffen erreicht werden.

Synthetische Treibstoffe gelten zurzeit als einziger Weg für die Dekarbonisierung der Luftfahrt. In der Praxis hat die Technologie aber noch einige Hürden zu überwinden. Insbesondere benötigt die Produktion synthetischer Kraftstoffe grosse Mengen Strom und synthetisches Kerosin wird deutlich teurer sein als der heutige fossile Kraftstoff.

Durch die Verbesserung der Infrastruktur am Flughafen Zürich kann auch die Flugkapazität gesteigert werden. Weder der Ausbau von Flughäfen noch die unverminderte Zunahme des Flugverkehrs lassen sich jedoch mit den Pariser Klimazielen in Einklang bringen. Deswegen hat sich der Stadtrat sowohl unter lärm- als auch klimapolitischen Gesichtspunkten stets für ein kontrolliertes Wachstum des Flughafens Zürich ausgesprochen, bei Wahrung seiner Bedeutung.

Es muss aber angemerkt werden, dass durch den Ausbau der Piste 32 nicht nur die Sicherheitsmarge deutlich erhöht wird. Die Verkürzung der Rollzeiten der schweren Maschinen um mindestens die Hälfte führt auch zu einer Reduktion der Treibstoffemissionen. Mit dieser Optimierung der Bodenprozesse leistet die Pistenverlängerung auch einen Beitrag zum Klimaschutz.

#### **2.4. Umweltschutz**

Die Verlängerung der Piste 28 ist auch aus Umweltsicht umstritten. Mit der Pistenverlängerung 28 werden 3.5 ha zusätzlich versiegelt. Betroffen ist überwiegend Ackerland, das einen geringeren ökologischen Wert aufweist. In Teilen sind aber auch ortstypische Riedwiesen betroffen, die als ökologisch wertvoll gelten. Die Überdeckung der Glatt stellt die grösste Beeinträchtigung der Umwelt dar. Die verlängerte Piste unterbricht die Vernetzung des Flusstraums in Nord-Süd-Richtung. Mit einer möglichst naturnahen Ausgestaltung der Überdeckung und mittels Beleuchtung soll erreicht werden, dass die Vernetzung von Fischen und Wildtieren unter der Piste durch gewährleistet bleibt. Als Ausgleich zur Versiegelung soll die Glatt nördlich und südlich der Überdeckung zudem aufgewertet werden, um einen substanziellen ökologischen Mehrwert zu schaffen. Insgesamt ergibt sich bezüglich Lebensräumen eine neutrale Bilanz.

---

<sup>6</sup> [Klimaschutz – Flughafen Zuerich \(flughafen-zuerich.ch\)](https://www.flughafen-zuerich.ch)

### **3. Positionierung im Abstimmungskampf und Kampagne**

Aus den obengenannten Erwägungen lehnt der Stadtrat die geplanten Pistenverlängerungen am Flughafen Zürich ab und empfiehlt Nein zu stimmen. Die Vorsteherin des Departements Sicherheit und Umwelt wird in ihrer Funktion als Präsidentin des Vorstands vom Verein Region Ost die Position des Stadtrats entsprechend vertreten.

Die Region Ost beteiligt sich gemeinsam mit anderen Organisationen (Schutzverband, Bürgerorganisationen, Parteien und Umweltorganisationen) an einer Kampagne gegen die Pistenverlängerungen. Die Kampagne informiert faktengetreu, sachlich und umfassend. Der Verein hat für die Kampagnenmassnahmen 200 000 Franken des Vereinsvermögens im Budget reserviert.

### **4. Exkurs zur kantonalen Flughafen-Nachtflug-Initiative**

#### **4.1. Nachtruhe-Initiative**

Seit dem 13. Oktober 2023 sammelt ein Initiativkomitee Unterschriften für die kantonale «Flughafen-Nachtruhe-Initiative» (vgl. Beilage 4). Für eine kantonale Volksinitiative müssen bis am 13. April 2024 insgesamt 6000 Unterschriften gesammelt werden. Das Komitee wird von der Bürgerinitiative für solidarische Fluglärmverteilung, der Organisation Fair in Air, der IDEA Flugplatz Dübendorf, der IG pro Zürich 12 und vom Verein Ikarus Erben unterstützt. Behördenorganisationen sind nicht Teil des Komitees. Ziel der Initiative ist es, die Nachtflugsperrung von sieben Stunden zwischen 23.00 Uhr und 6.00 Uhr strikt einzuhalten. Diese gilt im Prinzip heute schon. Nach 23 Uhr dürfen keine Starts und Landungen geplant werden. Dem Flughafen ist es aber erlaubt, verspätete Flüge, deren Start oder Landung bis 23.00 Uhr geplant war, bis 23.30 Uhr bewilligungsfrei abzubauen. Starts oder Landungen nach 23.30 Uhr gelten als Ausnahmen, die laut Betriebsreglement<sup>7</sup> von der Flughafen Zürich AG. «bei unvorhersehbaren ausserordentlichen Ereignissen» bewilligt werden können.

Die Initiative fordert eine deutlich strengere Ausnahmereglung, die bereits ab 23 Uhr beginnt. Für Flüge, die danach starten oder landen, soll am nächsten Arbeitstag eine Begründung im Internet publiziert werden müssen.

#### **4.2. Erwägungen des Stadtrats**

Der Flugplan ist heute so dicht, dass der Abbau von Verspätungen bis 23.30 Uhr die Regel ist. Eine strengere Regelung der Nachtruhe ist darum eine Forderung der Region Ost und steht in der Charta. Die Stossrichtung der Initiative stimmt entsprechend mit den Anliegen der Region Ost

---

<sup>7</sup> [https://media.flughafen-zuerich.ch/-/jssmedia/airport/portal/dokumente/das-unternehmen/politics-and-responsibility/politics-and-economy/betriebskonzepte/betriebsreglement\\_flughafenzuerich\\_2023.pdf](https://media.flughafen-zuerich.ch/-/jssmedia/airport/portal/dokumente/das-unternehmen/politics-and-responsibility/politics-and-economy/betriebskonzepte/betriebsreglement_flughafenzuerich_2023.pdf)



überein. Das Betriebsreglement des Flughafens Zürich wird aber vom Bund erarbeitet und genehmigt. Ein Vetorecht des Kantons für diese Anliegen gibt es nicht – Bundesgesetz steht über kantonalem Gesetz. So wurde das Nein des Kantonsrats vom 24. März 2014, in dem der Rat sich gegen die Aufnahme der Pistenverlängerung in den Richtplan aussprach, vom Bund übersteuert. Entsprechend hat eine kantonale Initiative beschränkte Möglichkeiten, Einfluss zu nehmen.

Das Anliegen, die Nachtruhe strenger zu regeln, beurteilt der Stadtrat zwar als legitim. Aus den obengenannten Erwägungen ist die Haltung des Stadtrats gegenüber der Nachtflug-Initiative aber neutral. Die Vorsteherin des Departements Sicherheit und Umwelt wird in ihrer Funktion als Präsidentin des Vorstands vom Verein Region Ost die Haltung des Stadtrats entsprechend vertreten.

## **5. Kommunikation**

Die Öffentlichkeit soll mittels einer Medienmitteilung (vgl. Beilage 5) über die Haltung der Stadt Winterthur informiert werden. Als Präsidentin des Vorstands von Region Ost vertritt die Vorsteherin des Departements Sicherheit und Umwelt die Haltung des Stadtrats gegenüber der Öffentlichkeit im Rahmen von Abstimmungsveranstaltungen. Darüber hinaus ist es den Mitgliedern des Stadtrats freigestellt, sich in Nein-Komitees gegen die Pistenverlängerung zu engagieren.

### **Beilagen:**

1. Faktenblatt Flughafen (im Änderungsmodus)
2. Pistenverlängerung 28 und 32, Projektbeschreibung für das Plangenehmigungsgesuch an den Bund
3. Argumentarium der Region Ost gegen die Pistenverlängerung
4. Unterschriftenbogen Flughafen-Nachtruhe-Initiative
5. Medienmitteilung

# Faktenblatt (N° )

---

**Überthema: Flughafen**

**Verantwortung: Katrin Cometta**

**Priorität:**

---

## **Ausgangslage**

Die Nähe zum Flughafen Zürich ist ein zentraler Vorteil für den Standort Winterthur. Der weltweite Flugverkehr hat sich im Laufe der letzten 50 Jahre verdoppelt und wächst weiter. Der Flughafen Zürich verfügt über genügend Kapazität, um moderat zu wachsen. Mit dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL 2) ermöglicht der Bund Pistenverlängerungen am Flughafen Zürich und Südstarts geradeaus bei Bise und Nebel. Für das Projekt Pistenverlängerungen hat die Flughafen Zürich AG beim Bund ein Plangenehmigungsgesuch eingereicht. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat am 19. Mai 2021 beschlossen, der Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG die Weisung zu erteilen, dem Plangenehmigungsverfahren zuzustimmen. Am 28. August 2023 ist eine knappe Mehrheit des Kantonsrats (87 zu 83 Stimmen) dem Antrag des Regierungsrats des Kantons Zürich gefolgt und hat einer Verlängerung der Pisten 28 und 32 zugestimmt. Eine Ratsminderheit ergriff gleichentags gegen die Pistenverlängerungen das Referendum. Ende Oktober wurden zudem die nötigen Stimmen für ein Volksreferendum und damit das zweite Referendum gegen die Pistenverlängerungen eingereicht. Am 3. März 2024 wird die Zürcher Stimmbevölkerung über die Pistenverlängerungen am Flughafen Zürich abstimmen.

## **Haltung / Kernaussagen / Messages**

- Die Stadt Winterthur begrüsst einen florierenden Flughafen mit internationaler Anbindung.
- Der Flughafen findet jedoch nur bei einer breiten Bevölkerung Akzeptanz, solange die Lärmbelastung im Rahmen ist.
- Die Stadt Winterthur ist Mitglied bei der Region Ost (Präsidentin Katrin Cometta). Die Region Ost setzt sich, zusammen mit anderen Fluglärmorganisationen im Westen und Norden, dafür ein, dass alle Regionen solidarisch einen Teil des Fluglärms übernehmen, weil auch alle vom Flughafen profitieren. Es soll nicht eine einzelne Region ausgenommen werden. Entsprechend ist auch die Region Ost bereit, ihren Anteil zu übernehmen.
- Alle vier Himmelsrichtungen setzen sich für die Einhaltung der Nachtruhe ein, die heute regelmässig verletzt wird.
- Der im Betriebsreglement bewilligte Lärm soll nicht überschritten werden dürfen.
- Um die Klimaziele des Pariser Übereinkommens zu erreichen, müssen auch im Flugverkehr konkrete Massnahmen ergriffen werden.
- Im Bestreben, die Bevölkerung von Winterthur und der Region Ost vor zusätzlichen Lärmimmissionen zu schützen, sowie aus klimapolitischen Überlegungen lehnt der Stadtrat die geplanten Pistenverlängerungen am Flughafen Zürich ab.

## **Ziel**

Der Flughafen Zürich behält seine Bedeutung, wächst kontrolliert, nicht unlimitiert, hält die Nachtruhe und den bewilligten Lärm ein, indem er geeignete Massnahmen plant und umsetzt (Beispiel Lärmgebühren, die regulierend wirken, leisere Flugzeuge etc.). Keine Pistenverlängerungen als Absicherung dafür, dass die Fluglärmbelastung nicht einseitig zu Lasten des Ostens wächst.

## Akteure

Akteur	Bemerkungen
Lukas Brosi	CEO Flughafen Zürich AG
Regierungsrätin Carmen Walker Späh	Mitglied des VR FZAG; Departement verantwortlich für Flugverkehr
Bundesrat Albert Rösti	Hat das letzte Wort in Sachen Flugverkehr
Christian Hegner	Direktor Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
Fluglärmorganisationen	alle Himmelsrichtungen S N O W

**Bereits geplante Massnahmen** (Aktualisierungen werden über Protokoll und Monitoring Aussenbeziehungen im Rahmen der SR-Sitzungen geführt, nicht in diesem Faktenblatt)

Massnahme	Verantwortung	Datum	✓
Mitglied / Präsidium Region Ost	K. Cometta	laufend	<input checked="" type="checkbox"/>
Stellungnahme zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Objektblatt Flughafen Zürich (SIL Teil II C).	Stadtrat	2016	<input checked="" type="checkbox"/>
Stellungnahme zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Objektblatt Flughafen Zürich (SIL Teil II C).	C. Bachmann	2016	<input checked="" type="checkbox"/>
Verzicht auf erneute Stellungnahme zum Betriebsreglement 2014.	C. Bachmann	2017	<input checked="" type="checkbox"/>
Stellungnahme zur Lärmbelastung	C. Bachmann	2017	<input checked="" type="checkbox"/>
Stellungnahme zum kantonalen Richtplanverfahren (Teilrevision).	C. Bachmann	2018	<input checked="" type="checkbox"/>
Stellungnahme SIL-Revision Konzeptteil	C. Bachmann	2018	<input checked="" type="checkbox"/>
Stellungnahme Gutachten HSG zu den neuen Lärmgebührentarifen.	C. Bachmann	2018	<input checked="" type="checkbox"/>
Verzicht auf Einsprache Betriebsreglement 2018.	C. Bachmann	2018	<input checked="" type="checkbox"/>
Stellungnahme SIL-Objektblatt Flugplatz Dübendorf	C. Bachmann	2019	<input checked="" type="checkbox"/>
Stellungnahme Bericht zur Vorverlegung der Starts und Ergänzungen zum Betriebsreglement 2017; Verzicht auf Einsprache.	C. Bachmann	2019	<input checked="" type="checkbox"/>
Einsprache gegen die Umrollung Piste 28.	C. Bachmann	2020	<input checked="" type="checkbox"/>
Nein-Parole und Beteiligung an einer Kampagne gegen die Pistenverlängerungen 28 und 32 über die das Zürcher Stimmvolk am 3. März 2024 abstimmt	C. Bachmann	2023	<input checked="" type="checkbox"/>

## Fachverantwortliche / Link zu weiterführenden Informationen

Region Ost  
 Geschäftsstelle & Kommunikation  
 Cornelia Bachmann  
 c/o P-ART  
 Technoparkstrasse 2  
 8406 Winterthur  
 Tel. +41 79 173 42 80  
 info@region-ost.ch  
 www.region-ost.ch

Winterthur, 13. Dezember 2023