

Positionspapier zur Flugverkehrspolitik

Verabschiedet vom Parteivorstand vom 26. März 2002

Ein wichtiger Standortfaktor, der unseren Kanton auszeichnet, ist die hohe Lebensqualität. Sie wird jedoch – mindestens für die Betroffenen in der nahen und mittleren Umgebung des Flughafens – durch die Lärm- und Luftbelastung des Luftverkehrs massgebend eingeschränkt. Die Folgen sind für die Bewohnerinnen und Bewohner dieser Gebiete eine Beeinträchtigung der psychischen und körperlichen Gesundheit. Neue Forschungsergebnisse belegen aber auch die enorme Bedeutung der CO₂-Emissionen durch den Flugverkehr. Als langfristige Folge des innerkantonalen Gefälles an Lebensqualität ist eine negative Entwicklung der Bevölkerungsstruktur in den Gemeinden, die vom Fluglärm besonders betroffen sind, absehbar. Deshalb fordert die SP Kanton Zürich vom Bund eine Flugverkehrspolitik als Teil der nationalen Flugverkehrspolitik und vom Kanton Zürich eine Flugverkehrspolitik, die eine sozialverträgliche, nachhaltige Entwicklung des Flughafens Zürich gewährleisten.

Der Flughafen Zürich ist für unseren Kanton ein bedeutender Standortfaktor, der als Symbol für ein weltoffenes, modernes Zürich steht. Unbestritten sind die positive Wirkung eines Flughafens auf den Wirtschaftsstandort und den Arbeitsmarkt, aber auch das Bedürfnis weiter Teile der Bevölkerung nach einem nahen Flughafen ist ausgewiesen. Mit dem Konzept der neuen schweizerischen Fluggesellschaft werden ab dem Flughafen Zürich-Kloten weiterhin wichtige interkontinentale Verbindungen gewährleistet. Die SP Kanton Zürich setzt sich dafür ein, dass der Flugverkehr sich in einer offenen und transparenten Güterabwägung nach der möglichst hohen Lebensqualität in der Flughafenregion und dem möglichst grossen volkswirtschaftlichen Nutzen im ganzen Kanton richtet. Ein weiteres Wachstum, wie es die Flughafenverantwortlichen immer noch postulieren, lehnt die SP Kanton Zürich ab.

Die SP Kantons Zürich fordert deshalb:

1. **Der Flughafen gehört zurück zum Kanton!** Seit der 1999 erfolgten Privatisierung des Flughafens hat sich vieles geändert: Die Notwendigkeit der Staatsintervention hat gezeigt, dass beim Flughafen kein Markt spielt und ein Teil der Leistungen zum Service Public zählt. Der Flughafen Zürich stellt eine Querschnittsinfrastruktur dar, die für den Kanton Zürich als Wirtschaftsstandort bedeutend ist. Deshalb ist der Flughafen wieder in das Eigentum des Kantons Zürich zurückzuführen und damit der demokratischen Kontrolle zu unterstellen.
2. **Das Wachstum muss begrenzt werden!** Die Anzahl der jährlichen Flugbewegungen muss auf 250'000 begrenzt werden. Die künftigen Flugpläne sind entsprechend darauf auszurichten. Solange der Flughafen privatwirtschaftlich organisiert ist und diese Begrenzung nicht direkt durchgesetzt werden kann, wird der Flughafenbetreiber bei Überschreitungen entschädigungspflichtig.
3. **Angemessene Nachtruhe!** Die Nachtflugsperre muss von 22 Uhr bis 7 Uhr gelten.

4. **Ruhefenster für Alle!** Für jede Piste müssen pro Flugrichtung jährlich zwölf flugfreie Sonntage und wöchentlich Ruhefenster von mindestens vier Stunden Dauer garantiert werden.
5. **Nutzen und Lasten teilen!** Die Vorteile des Zürcher Flughafens nimmt die ganze Bevölkerung gerne an, die Nachteile – die Lärmbelastung und die Luftverschmutzung – trägt aber nur ein Teil der Zürcherinnen und Zürcher. Das Betriebsreglement für den Flughafen ist auf eine Verteilung der Belastungen für die Bevölkerung auszulegen, wobei insbesondere Sicherheitsrisiken (Siedlungsdichte) und die Summe aller Umweltbelastungen zu berücksichtigen sind. Als Grundlage für diese Verteilung soll der Kanton einen Umweltbelastungskataster über das ganze Kantonsgebiet erstellen.
6. **Kein Bauen in Alarmzonen!** Mit raumplanerischen Massnahmen ist die Wohnqualität längerfristig sicherzustellen. In Gebieten mit Alarmwertüberschreitungen soll ein Bauverbot für Wohnbauten erlassen werden. Für Gebiete mit Überschreitung der Lärmgrenzwerte (Alarmwert, Immissionsgrenzwert und Planungswert) sind die gesetzlichen Bestimmungen bezüglich Baueinschränkungen durchzusetzen.
7. **Keine Privat- und Charterflüge auf dem Flugplatz Dübendorf!** Vom Militärflugplatz Dübendorf geht eine zusätzliche Belastung des Zürcher Luftraumes aus. Nach einer Einstellung des militärischen Flugbetriebes darf der Dübendorfer Flugplatz nicht für Privat- oder Charterflüge benützt werden.
8. **In Europa reist man schneller und bequemer mit der Bahn!** Um dieses Ziel zu erreichen müssen die internationalen Zugsverbindungen zwischen Zürich und Städten wie München, Paris, Stuttgart, Mailand und Innsbruck deutlich verbessert werden, und es sind Investitionen in den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes nötig.
9. **Keine weitere Kapazitätserhöhung!** Änderungen am Pistensystem, welche die Möglichkeit zu einer Kapazitätsausweitung bieten, lehnen wir grundsätzlich ab. Dies ist zum Beispiel der Fall bei der Verlängerung der Blindlandepiste (Piste 16).
10. **Koste es, was es verursacht!** Dem Flugverkehr sind sämtliche internen und externen Kosten, die er verursacht, zu belasten. Dazu gehören die Umwelt- und Gesundheitsschäden wie auch die Abwertungen von Land und Liegenschaften und die in diesem Zusammenhang entstehenden Aufwendungen der öffentlichen Hand. Abgestuft nach den spezifischen Emissionen der einzelnen Flugzeugtypen (Lärm, CO₂, etc.) sind die Start- und Landegebühren zur Verbesserung der Kostenwahrheit zu erhöhen. Damit können die ungedeckten Umweltkosten finanziert und die Wettbewerbsposition für die Bahnen und den einheimischen Tourismus (70% Freizeitverkehr!) verbessert werden. Zudem muss der Regierungsrat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) auffordern, sich zugunsten einer internationalen Regelung der Besteuerung des Flugpetrols einzusetzen.
11. **Der Kluge fährt im Zuge zum Fluge!** Der Verkehr vom und zum Flughafen ist möglichst mit der Bahn zurückzulegen. Dafür ist eine Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs Zürich-Flughafen an das nationale und regionale Bahnnetz zu forcieren. Daneben sind die Check-in-Möglichkeiten an den Bahnhöfen zu verbessern. Das Parkplatzangebot ist auf dem heutigen Stand einzufrieren, der Modal Split (Anteil ÖV am Gesamtverkehrsaufkommen) ist angesichts der hervorragenden Anbindung an den ÖV von heute 39% auf mindestens 50% zu verbessern.

12. **Keine Mehrbelastung durch den Ausflugsverkehr!** Der Flughafen Zürich hat eine grosse Anziehungskraft auf die Bevölkerung. Er dient Alt und Jung als Einkaufs- und Unterhaltungsort. Das darf aber nicht zu einer zusätzlichen Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner führen. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs hat dem Bedürfnis nach Einkaufs- und Unterhaltungsmöglichkeiten am Flughafen Rechnung zu tragen.
13. **Kein Ausbau des Cargobereichs!** Der Cargoanteil des Flugverkehrs stellt eine zusätzliche Belastung für die Bevölkerung dar. Schwerst beladene, teilweise veraltete Flugzeuge erzeugen besonders viel Lärm und sie stossen auch besonders grosse Mengen an Schadstoffen aus. Der Cargobereich darf daher nicht weiter ausgebaut werden, denn auch hier gilt: Transporte über kurze Strecken gehören auf die Schiene.