

## Positionspapier

## Flughafen Zürich

---

Genehmigt

an der Mitgliederversammlung vom 17. Mai 2005

---

### Inhalt

1. Bewegungsplafonds
2. Keine Erweiterung des Pistensystems
3. Gesetzliches Nachtflugverbot
4. Stabilisierung von Luftschadstoffen und Klimagasen
5. Lärmgrenzwerte
6. Entschädigung
7. Sicherheit in der Raumplanung
8. Risikominimierung
9. Keine Verlagerung auf andere Flughäfen
10. Kurzstreckenflüge auf die Bahn
11. Umweltabgabe auf Kerosin

## 1. Bewegungsplafonds

Die Die Grünliberalen fordern den Verzicht auf einen Mega-Hub mit mehr als 400'000 Flugbewegungen pro Jahr. Ein leistungsfähiger, internationaler Flughafen genügt. Die Flugbewegungen sind auf ein für Mensch, Umwelt und Klima, aber auch für die Volkswirtschaft verträgliches Mass zu begrenzen. Dabei stellen 250'000 Bewegungen das Mass dar, welches von der Bevölkerung mit der Abstimmung zur 5. Ausbautetappe als akzeptabel beurteilt wurde. Eigentlich wäre aus Klimaschutzgründen eine wesentlich tiefere Zahl notwendig.

Im Sinne eines liberalen Ansatzes akzeptieren die Grünliberalen einen Plafond bei maximal 320'000 Flugbewegungen, allerdings nur unter der Bedingung, dass Unique ein rechtsgültiges Betriebsreglement vorweisen kann, welches der Bevölkerung aller Regionen weniger Belastung bringt für die Umwelt verträglich ist ich an jenes vor dem Jahre 2000 anlehnt.

Der genannte Bewegungsplafond ist für die Grünliberalen auch darum eine zentrale Forderung, weil darüber hinausgehende Kapazität unweigerlich neue Flugrouten wie Süd- und zusätzliche Ostanflüge als reguläre Flugverfahren zur Folge hätte. Der Bewegungsplafond stellt zudem sicher, dass der technische Fortschritt zugunsten von Bevölkerung, Umwelt und Klima genutzt wird.

## 2. Keine Erweiterung des Pistensystems

Zur Abwicklung der oben erwähnten Bewegungen reicht das heutige Pistensystem völlig aus. Folglich braucht es weder Pistenverlängerungen wie sie in Relief für Westpiste und Blindlandepiste geplant sind, noch die Langfrist-Option einer Parallelpiste. Solche Pistenausbauten würden nur einer Kapazitätserhöhung dienen und mehr Lärm- und Umwelt-Belastung für alle Regionen bringen.

## 3. Gesetzliches Nachtflugverbot

Für einen echten Schutz der Bevölkerung braucht es ein gesetzliches Nachtflugverbot von 22:00 bis 07:00 Uhr. In den Nachtrandstunden von 22:00 bis 23:00 Uhr und von 06:00 bis 07:00 Uhr kann eine minimale Anzahl Bewegungen pro Jahr zugelassen werden, um die Funktion als Interkontinentalflughafen zu sichern.

## 4. Stabilisierung von Luftschadstoffen und Klimagasen

Die NOx-Emissionen des Flughafens sind auf den Stand von 1990 zu reduzieren, d.h. technische Fortschritte müssen zugunsten der Bevölkerung und der Umwelt genutzt werden. Dies entspricht den Versprechungen der Flughafenpromotoren und der Regierung bei der Abstimmung zur 5. Ausbautetappe. Die maximale Limite von 2400 Tonnen darf zu keinem Zeitpunkt überschritten werden (Auflage Baukonzession).

Die berechnete Schadstoffbelastung ist durch Messungen laufend zu überwachen und durch aussagekräftige dreidimensionale Flugmessungen periodisch zu verifizieren.

Zur Erreichung der Klimaschutzziele darf der Flugverkehr als Schadstoffquelle nicht weiter ausgeklammert werden, weil er mit seinen Emissionen in höheren Luftschichten massgeblich zur befürchteten Klimaveränderung beiträgt.

## 5. Lärmgrenzwerte

Die gültigen Grenzwerte der Lärmbelastung durch Landesflughäfen sind - auch in den Randstunden - konsequent anzuwenden. Sie dürfen insbesondere nicht aufgeweicht werden, um Entschädigungszahlungen zu vermeiden oder um Einschränkungen bei der Nutzung des Flughafens zu verhindern. Der Lärm darf nicht „weggerechnet“ werden, denn für die Betroffenen bleibt er unabhängig von Lärmkurven und Grenzwerten gleich unangenehm und schädlich.

Allfällige fluglärmfreie Zeitfenster dürfen nicht in die Berechnung des Leq einfließen, weil sonst zwar viele mit Fluglärm beschallt werden, rechtlich aber fast niemand Lärm hat (was letztlich dem USG widersprechen würde). Damit sollen auch die infolge der Deutschen Verordnung neu als Randstunden definierten Zeiten (werktags 6-7 h und 21-22

h und an Wochenenden und Feiertagen von 6 - 9 h und ab 20 h) als Randstunden mit einem 1-Stunden-Leq gewertet werden.

Die Grünliberalen setzen sich zudem für eine Erweiterung des Lärmmasses ein, welches die Anzahl Lärmereignisse über einem bestimmten Wert mitgewichtet (NAT, Kastka). Technische Verbesserungen sollen zur schrittweisen Reduktion der über den Grenzwerten liegenden Gebiete dienen.

#### 6. Entschädigung

Betroffene mit übermässigem Lärm sind zu entschädigen. Die Kosten für die Entschädigung der geplagten Bevölkerung ist primär durch den Lärmverursacher und subsidiär durch den Kanton zu übernehmen (formelle und materielle Enteignungen).

#### 7. Sicherheit in der Raumplanung

Die bestehende Raumplanung darf nicht aus den Angeln gehoben werden. Deshalb ist auf eine Lärmverteilung in "alle Himmelsrichtungen" zu verzichten. Eine Konzentration der plafonierten Bewegungen mit gezielten Nutzungseinschränkungen und Schallschutzmassnahmen soll möglichst wenig neue Gebiete belasten und die bisherigen nicht stärker als im Jahre 1995. Technische Fortschritte sollen den Betroffenen zu Gute kommen.

Basis für eine UVP zu einem definitiven Betriebsreglement muss das letzte gültige Betriebsreglement vor dem Jahre 2000 sein (Basis: Betrieb 1995), damit nicht mit dem Einbezug provisorischer Erweiterungen der letzten Jahre die zulässige Umweltbelastung nach oben nivelliert wird.

Die Grünliberalen unterstützen alle Bemühungen zur Bekämpfung provisorischer Änderungen von An- und Abflugverfahren, welche nicht zwingend eine Folge der Verhandlungen mit Deutschland, des Staatsvertrages oder einer einseitigen Verordnung aus Deutschland sind. Dabei sind in erster Linie die vor dem Jahre 2000 gültigen Verfahren zu optimieren und allenfalls die Kapazitäten zu reduzieren, bevor neue An- und Abflugverfahren eingeführt werden. Die maximal möglichen Kontingente aus Norden über deutsches Gebiet sind auszuschöpfen. Als einziges neues Anflugverfahren zu den eingeschränkten Nordanflügen über Deutschland akzeptieren die Grünliberalen den gekröpften Nordanflug.

#### 8. Risikominimierung

Das Risiko eines Flugzeugabsturzes in ein Wohngebiet ist möglichst tief zu halten. Bei weniger Flugbewegungen und weniger dichten Flugplänen besteht ein geringeres Risiko. Für die Grünliberalen gilt im Flugverkehr „safety first“. In diesem Sinne darf nicht beim Unterhalt und Betrieb sicherheitsrelevanter Bereiche und insbesondere nicht bei der Flugüberwachung gespart werden.

#### 9. Keine Verlagerung auf andere Flughäfen

Eine Plafonierung der Flugbewegungen darf nicht zu einer Auslagerung von zivilen Flugbewegungen auf andere Flughäfen oder Flugplätze führen (nach Basel, Bern-Belp oder Dübendorf). Bei der Schliessung des Militärflugplatz Dübendorf, soll die Chance für die Region genutzt werden und eine für Wirtschaft, Bevölkerung und Umwelt verträgliche Mischnutzung ohne Flugbetrieb angestrebt werden.

#### 10. Kurzstreckenflüge auf die Bahn

Es ist eine schrittweise Umlagerung des Kurzstreckenluftverkehrs auf die Schiene zu planen. In einem ersten Schritt gehören Flüge bis 500 km auf die Bahn, später solche bis 1000 km. Dazu sind gezielte Anpassungen der Bahninfrastruktur vorzunehmen (wie z.B. Zürich-München).

11. Umweltabgabe auf Kerosin

Weltweit ist eine Umweltabgabe auf Kerosin anzustreben. Als erster Schritt ist eine solche im europäischen Raum zu realisieren, was ein Schritt in Richtung Kostenwahrheit im Luftverkehr darstellt. Die im Zuge der Swiss-Finanzspritze erfolgte Aufhebung der Kerosinsteuer für Inlandflüge ist sofort rückgängig zu machen.