

POSITIONSPAPIER LUFTVERKEHR

1. Grundsätze

1.1. Grenzenlos Grün

Luftschadstoffe, Klimaschadstoffe und Lärm halten sich nicht an Kantons- oder Landesgrenzen. Luftfahrtpolitik bedarf des globalen Denkens und lokalen und internationalen Handelns.

Die Grünen Kanton Zürich streben an, ihre Positionen zum Flughafen Zürich-Kloten so zu formulieren, dass sie nicht in Widerspruch zu den Positionen der Grünen in den Nachbarkantonen und dem Bundesland Baden-Württemberg stehen.

1.2. Grenzen des Wachstums

Die aktuelle Luftfahrtpolitik von Regierungsrat und Bundesrat ist einseitig nachfrage- und wachstumsorientiert. Eine nachhaltige Luftfahrtpolitik berücksichtigt klimapolitische Ziele (Schaffung von Reduktionszielen für die Luftfahrt, analog zum Kyoto-Protokoll) und den Schutz der Bevölkerung vor übermässiger Lärm- und Schadstoffbelastung.

Die Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe, Klimaschadstoffe) sind durch verbindliche Plafonds zu begrenzen. Technische Entwicklungen zur Verminderung von Lärm und Schadstoffen dürfen keinesfalls zur Kapazitätserweiterung genutzt werden, sondern müssen zur Entlastung von Mensch und Natur beitragen.

Ohne einen verbindlich festgelegten Plafonds treten die Grünen nicht auf die Diskussion über Kanalisierung oder Verteilung der Flugbelastungen und der An- und Abflugrichtungen ein.

Grundsätzlich sind die Grünen überzeugt, dass die Mobilität unabhängig vom Verkehrsmittel (ausser beim Fuss- und Veloverkehr) nicht grenzenlos sein kann und darf.

1.3. Mitsprache der Bevölkerung

Durch die Privatisierung des Flughafens Zürich–Kloten und die Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) wurden die Mitwirkungsrechte der Bevölkerung massiv eingeschränkt. Die Mitspracherechte müssen wieder ausgeweitet werden, unter Einbezug der angrenzenden Kantone und Landkreise.

RegierungsvertreterInnen dürfen nicht im Verwaltungsrat der Unique oder einer Fluggesellschaft Einsitz nehmen.

Mit ihrer Beteiligung ist die Öffentliche Hand den Interessen der Allgemeinheit verpflichtet.

1.4. Internationale Verkehrspolitik

Für die Vernetzung der europäischen Zentren im Personenverkehr muss die Priorität auf die Bahn-gelegt werden. Für den Transport von Gütern sind die Angebote der Bahn und der Schifffahrt zu fördern. Die Anbindung ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz ist unter der Bedingung anzustreben, dass diese ohne Nettozuwachs an Landschaftsverbrauch realisiert wird.

Dabei fordern die Grünen:

- Kostenwahrheit auf allen Energieträgern
- Volle Umwälzung der Kosten für Umweltbelastung auf die jeweiligen Verursacher
- Ausschöpfung der elektronischen Kommunikationsmittel.

2. Allgemeine Positionen zur Luftfahrt

2.1. Subventionen

Die Luftfahrt darf weder direkt noch indirekt subventioniert werden. Die Kostenwahrheit ist einzuführen, die Umweltbelastung muss monetarisiert und verrechnet werden.

2.2. Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt

Der allgemeine und konzeptionelle Teil vom November 2000 muss überarbeitet und die nachfrageorientierten Wachstumsziele sind durch verbindliche Plafondregelungen zu ersetzen (angebotsorientierte Entwicklung des Luftverkehrs).

2.3. Luftschadstoffe

Die geltende Luftreinhalteverordnung ist auch durch den Flughafen einzuhalten. Die Treibhausgas-Emissionen des Luftverkehrs sind analog der Forderungen des Kyoto-Protokolls (und allfälligen nachfolgenden internationalen Beschlüssen zur Reduktion der Treibhausgase) zu reduzieren.

Treibstoffe für die Luftfahrt müssen besteuert werden.

2.4. Lärmschutz

Die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung müssen überarbeitet werden. Dabei sind Häufigkeit und Dichte sowie zeitliche Verteilung (Randstunden) aller Lärmereignisse innerhalb eines Gebiets angemessen zu berücksichtigen.

Die Entschädigung für übermässige Lärmbelastung ist zügig vorzunehmen. Dabei gilt das Verursacherprinzip.

3. Positionen zum Flughafen Zürich-Kloten

3.1. Pistensystem

Das Pistensystem darf nicht verändert werden. Das betrifft sowohl die Verlängerung der Pisten wie auch neue Pisten (Parallelpiste).

3.2. Plafond

Der Betrieb des Flughafen Zürich–Kloten hat folgende Plafonds einzuhalten:

- Maximal 250'000 Bewegungen jährlich
- Minimal 9 Stunden Nachtruhe von 22 bis 7 Uhr (Ausnahmen nur für Rettungsflüge)
- Maximal 1200 Tonnen NO_x jährlich bzw. Einhaltung der Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung auch in der nahen Umgebung des Flughafens

3.3. Raumplanung

Die raumplanerische Sicherheit ist wieder herzustellen. Dabei muss nicht nur eine verbindliche Immissionsgrenzwertlinie festgelegt werden, sondern auch eine verbindliche Planungswertlinie.

Das Betriebsreglement hat die Siedlungsdichte zu berücksichtigen und die Zahl der übermässig belärmten Wohngebiete zu minimieren.

3.4. Sicherheit

Die aufgetretenen Sicherheitsmängel sind in erster Linie eine Folge der zu dichten Flugpläne als Folge des ungebremsten Wachstums auf dem Flughafen. Die erforderlichen Sicherheitsmassnahmen dürfen nicht mit neuen An- und Abflugverfahren auf Kosten der Bevölkerung umgesetzt werden, sondern durch eine Begrenzung des Luftverkehrs.

3.5. Überinvestition

Der Flughafen Zürich-Kloten ist in der heutigen Form überdimensioniert, die 5. Ausbautetappe stellt sich als Fehlinvestition heraus. Die Argumente der Grünen zur damaligen Abstimmung waren richtig. Der Kanton hat ein Verantwortung für eine sozialverträgliche Redimensionierung.

4. Flughafen Dübendorf

Der militärische Flugbetrieb ist auf dem MFH Dübendorf so rasch wie möglich einzustellen. Die dadurch resultierende Entlastung von Lärmemissionen darf nicht durch andere Lärmquellen kompensiert werden. Falls eine Verlagerung von Teilen des gewerbsmässigen Luftverkehrs des Flughafens Zürich nötig werden sollte, ist die Zusammenarbeit mit bestehenden, gut durch den öffentlichen Verkehr erreichbaren Anlagen vorab auf gesamtschweizerischer Ebene und nicht innerhalb des Kantons Zürich zu suchen. Bei einer Aufgabe des militärischen Flugbetriebs auf dem Flugplatz Dübendorf ist die Piste ausser Betrieb zu setzen.

Verabschiedet an der MV der Grünen Kanton Zürich vom 25.August 05