

Positionspapier zur Flughafenpolitik

Vom Parteivorstand verabschiedet am 14. November 2000

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 zunehmende 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 eine Flughafenpolitik, die eine sozialverträgliche, nachhaltige Entwicklung des Flughafens Zürich gewährleistet.

Der Flughafen Zürich ist für unseren Kanton aber ebenfalls 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. Der Beweis, dass für die Erfüllung dieser Funktionen ein interkontinentaler Flughafen ("Hub") notwendig ist, ist allerdings nicht erbracht.

Daher fordert die SP Kanton Zürich:

1. Angemessene Nachtruhe und Lärmpausen!

Die 24-Stunden-Dauerwelle darf nicht kommen. Allerdings löst eine Beschränkung der täglichen oder jährlichen Flugbewegungen unsere Forderung nicht ein. Zu gross ist die Gefahr, dass die vorgeschriebenen Zahlen nicht eingehalten werden, und zu klein ist die Möglichkeit, solche Beschränkungen durchzusetzen. Die Nachtflugsperrung soll darum von 22 Uhr bis 7 Uhr gelten, mit einer maximal zweistündigen Erleichterung für den Interkontinentalverkehr sowie 30 Minuten Verspätungstoleranz für Landungen im Linienverkehr. Jeder An- und Abflugrichtung sind wöchentlich drei Ruhefenster von mindestens vier Stunden Dauer zu garantieren.

2. Die Lärmgrenzwerte für den Flughafen sind zu senken!

Es ist ein Affront gegenüber der lärmgeplagten Bevölkerung rund um den Flughafen, wenn der Bundesrat Grenzwerte festlegt, die sogar von der Expertengruppe, die der Bundesrat selbst eingesetzt hat, als zu hoch eingestuft werden. Die Lärmgrenzwerte sind höchstens auf dem Niveau der Empfehlungen der Expertenkommission festzulegen.

3. 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. Wenn der Flughafen weiter wächst, wird die Belastung für die Bevölkerung der Flughafenregion unerträglich, die Lasten sind daher zu verteilen. Bei der Verteilung des Fluglärms sind folgende Kriterien zu berücksichtigen: die Sicherheit, die Bevölkerungsdichte und die Gesamtlärmbelastung.

4. 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.

5. Keine Privat- und Charterflüge auf dem Flugplatz Dübendorf!

Vom Militärflugplatz Dübendorf geht eine zusätzliche Belastung des Zürcher Luftraumes aus. Nach der Einstellung des militärischen Flugbetriebes darf der Dübendorfer Flugplatz nicht für Privat- oder Charterflüge benützt werden.

6. In Europa reist man am bequemsten mit der Bahn!

Reisen von einer Distanz unter 800 Kilometer sind grundsätzlich mit der Bahn zurückzulegen. Um dieses Ziel zu erreichen müssen die internationalen Zugverbindungen von und nach Zürich deutlich verbessert werden, und es sind Investitionen in den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes nötig.

7. Die Umsetzung des Luftprogramms 1996 ist überfällig!

Die Massnahmen, die der Regierungsrat in seinem Luftprogramm 1996 selbst vorgeschlagen hat, hat er nun zügig umzusetzen. Weitere Verzögerungen sind inakzeptabel. Die Plafonierung von 2400 Tonnen NO_x pro Jahr gemäss den Auflagen des Bundesrates für die Rahmenkonzession zur 5. Ausbaustufe ist

umzusetzen.

8. Die Grenzen des Wachstums!

Änderungen am Pistensystem, die die Möglichkeit zu einer Kapazitätsausweitung bieten, lehnen wir grundsätzlich ab. Dies ist zum Beispiel der Fall bei der Verlängerung der Blindlandepiste (Piste 16).

9. 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 Aufwände der öffentlichen Hand.

10. 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 Modalsplit ist von heute 34% auf 50% zu verbessern.

11. 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.

12. 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.

SP Kanton Zürich, Samstag, 26. Dezember 2009

[Druckvorschau Seite weiterempfehlen](#)