

## **Die SP Bezirk Uster zur Luftverkehrs-Politik**

### **A. Einleitung**

Das ungestüme Wachstum des Luftverkehrs ist mit den neuesten Plänen und Prognosen für die Flughafenregion definitiv zum wichtigsten Politikum, wenn nicht sogar zu einer Überlebensfrage geworden.

In vier wichtigen Abstimmungen blieben SP und andere ökologisch engagierte Kreise in der Minderheit, selbst in grossen Teilen der Flughafenregion. Die Angst um vermeintlich sichere Arbeitsplätze bestimmte das Meinungsklima. Es waren Niederlagen, die sich für die Umweltschutzbewegungen der Flughafenbewohner als fatal herausstellen sollten.

- 1993 Volksinitiative für einen massvollen Luftverkehr
- 1994 Referendum gegen neues Luftverkehrsgesetz
- 1995 5. Ausbaustufe am Flughafen Kloten
- 1999 Privatisierung des Flughafens

Entsprechend unserer Ausrichtung stehen für uns nicht der Aktienkurs und der maximal mögliche private Gewinn für den Aktionär im Vordergrund, sondern die regionale und weltweite Umweltsituation, die demokratische Mitsprache der Bevölkerung und die Sicherheit der Arbeitsplätze.

Die SP wehrt sich gegen ein unmässiges Mengenwachstum, vor allem im Transitverkehr, das unsere ganze Region schwer beeinträchtigt. Allfällige Arbeitsplatzgewinne durch Mengenwachstum im Transit könnten leicht vernichtet werden, wenn ganze Quartiere und Gemeinden unbewohnbar werden.

### **B. Die SP-Positionen zu Aspekten der Luftverkehrs-Politik**

1. Ja zum Flughafen
2. Wachstumsgrenzen
3. Arbeitsplätze
4. Demokratische Mitsprache
5. Verursacherprinzip
6. Kapazitätssteigernde Massnahmen
7. Landseitiger ÖV
8. Militärflugplatz Dübendorf

#### **1. Wir sagen Ja zu einem kundenfreundlichen Flughafen**

Der Flughafen Zürich-Kloten wickelt den für eine nachhaltige, der Grösse des Wirtschaftsraumes angemessene Entwicklung des Dienstleistungs- und Industriezentrums Zürich sowie der Tourismusregion Schweiz notwendigen Luftverkehr ab. Er soll für die Kundschaft ein mit öffentlichen Verkehrsmitteln optimal erreichbarer, einfach zu benutzender und sicherer Start- und Zielort sein.

#### **2. Die Grenzen des Mengenwachstums werden respektiert**

Die Zahl der Flugbewegungen wird auf 250'000/Jahr begrenzt. Priorität hat der Ziel-/Quellverkehr in die und aus der Schweiz. Anstelle eines interkontinentalen Flughafens fordern wir, dass die Verbindungen zu den europäischen Zentren durch umweltschonende Schnellbahnen verbunden werden. Das Ziel, aus Kloten einen der grossen europäischen Hubs mit einem noch weiter zunehmenden Anteil an Transit- und Umwegverkehr zu machen, wird fallengelassen.

#### **3. Der Flughafen sichert Arbeitsplätze**

Durch die kontrollierte Entwicklung werden am Flughafen sichere Arbeitsplätze erhalten und geschaffen. Ein zu schneller Ausbau könnte sich als Seifenblase erweisen, die rasch wieder platzt.

Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der auf dem Flughafen tätigen Gesellschaften müssen durch transparente, kontrollierbare Gesamtarbeitsverträge geschützt werden.

#### **4. Der Staat als Eigentümer der Flughafeninfrastruktur garantiert die demokratische Mitsprache der Bevölkerung**

Die demokratische Mitsprache der Bevölkerung bei Investitionen bleibt gewährleistet. Es darf keine temporäre Sanierung der Kantonsfinanzen durch einen überstürzten Verkauf des Flughafens geben. Alle Gemeinden werden aufgefordert, ihre Mitspracherechte direkt und via Schutzverband geltend zu machen.

#### **5. Kostenwahrheit im Luftverkehr und Chancengleichheit unter den Verkehrsträgern**

Der Luftverkehr trifft und bezahlt alle technisch möglichen Massnahmen zur Prävention von Gesundheits- und Umweltschäden. Er trägt die vollen Kosten für die Gesundheits- und Umweltschäden, die er verursacht. Entschädigungen für Liegenschaften-Minderwerte infolge Immissionen des Luftverkehrs werden von allen Sparten des Luftverkehrs in gleicher Weise über emissionsabhängige Gebühren voll getragen.

Der Luftverkehr ist steuerlich den anderen Verkehrsträgern gleichgestellt. Dies gilt insbesondere für die Treibstoff- und die Mehrwertsteuer. Die Schweiz setzt sich weltweit für die Abschaffung aller Subventionen im Luftverkehr ein. Der Bund setzt sich auf internationaler Ebene für eine Besteuerung des Flugtreibstoffs ein.

#### **6. Betriebliche Investitionen und Massnahmen erfolgen nur noch zugunsten von Qualität, Produktivität und Umweltverträglichkeit**

Die Nachtflugsperrung von 22 bis 7 Uhr ist in der Gesetzgebung zu verankern. Die Lärmgrenzwerte sind auf die ursprünglich empfohlenen 60 Dezibel festzulegen.

Keine Pistenverlängerung mit Steigerung der Kapazität, keine Neuverteilung der Umweltbelastung durch Right-Turn, Side-Step oder dergleichen ohne verbindliche Kapazitätsgrenze.

#### **7. In der Flughafenregion wird der Öffentliche Verkehr bevorzugt und gefördert**

Die schweizerischen Mittel- und Kleinzentren sind mit Zürich-Kloten durch eine nationale S-Bahn als Teil des Konzepts Bahn 2000 verbunden.

Der Flughafenhalter trifft die erforderlichen Massnahmen, den ÖV-Anteil am landseitigen Verkehr rasch anzuheben. Er fördert auch finanziell den weiteren Ausbau des Öffentlichen Verkehrs in der Region, z.B. mit der Stadtbahn Glattal, Fernbussen und bedarfsgerechten Ruf-Systemen.

Der Individualverkehr soll stärker belastet (höhere Parkgebühren) und die Anzahl der Parkplätze verkleinert werden.

Der Flughafen entlastet die Flughafengemeinden vom Flughafen-spezifischen Teil der Betriebskosten im Regionalverkehr.

#### **8. Der Militärflugplatz Dübendorf soll langfristig geschlossen werden.**

Der Militärflugplatz Dübendorf wird zivil höchstens ausschliesslich für Rettungsflüge genutzt. Von weiteren zivilen Nutzungen ist abzusehen. Für den Zeitpunkt seiner Freigabe durch die Luftwaffe entwickeln Bund, Kanton, Region und Gemeinden ein alternatives Nutzungskonzept mit einem hohen Anteil an Freiflächen. Militärflugübungen auf dem Flugplatz Dübendorf sind kurzfristig zu reduzieren und langfristig einzustellen. Militärische Flugübungen müssen in weniger dicht besiedelte Gebiete verlegt werden. Alle Gemeinden werden aufgefordert, ihre Mitspracherechte geltend zu machen.

## C. Forderungen

- Die Luft- und Lärmbelastungen dürfen in der Region Zürich nicht weiter zunehmen, mittelfristig sind sie zu reduzieren.
- Die Anzahl der Flugbewegungen ist auf 250000 pro Jahr zu beschränken.
- Das Nachtflugverbot ist von 22.00 Uhr bis 7.00 Uhr festzuschreiben.
- Durch die Umlagerung von Flugverkehrsleistungen auf die Bahn (z.B. Hochgeschwindigkeitsbahn) ist die Umweltbelastung in der Region Zürich zu reduzieren.
- Zielvorgabe muss sein, innert 10 Jahren eine Reduktion der über dem Immissionsgrenzwert beschallten Flächen um mindestens 50% zu erreichen.
- Der Luftverkehr hat gesamtschweizerisch einen quantifizierten Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses zu leisten.
- Der Bund setzt sich auf internationaler Ebene für eine Besteuerung des Flugtreibstoffs ein.
- Der Flughafenbetrieb ist so zu organisieren, dass es täglich über allen Flugschneisen voraussehbare, fluglärmfreie Zeitfenster gibt.
- Der Anteil des ÖV am landseitigen Verkehr ist auf mindestens 50% zu erhöhen.
- Die mit einem dauernden Bau- bzw. Erneuerungsverbot zu belegenden Siedlungsgebiete rund um den Flughafen sind kartographisch darzustellen. Es ist aufzuzeigen, wie die Entschädigungen von materiellen Enteignungen abgewickelt werden und wer entschädigungspflichtig ist.
- Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der mit auf dem Flughafen tätigen Gesellschaften müssen durch transparente, kontrollierbare Gesamtarbeitsverträge geschützt werden.
- Der Luftverkehr trifft und bezahlt alle technisch möglichen Massnahmen zur Prävention von Gesundheits- und Umweltschäden.
- Von einer Öffnung des Militärflugplatzes Dübendorf für die Zivilluftfahrt ist abzusehen.