

# Positionspapier Flughafen Zürich – 2023 (Entwurf Stand 23.6.2023)

## Vorbemerkungen für die MV

Rückmeldungen von 14 Personen, grundsätzlich positiv.

**Anträge:** Die Anträge sind jeweils farblich markiert und mit den Initialen der Antragssteller ergänzt. Die Anträge der Arbeitsgruppe sind entsprechend mit [AG] markiert. Bemerkungen zu den Anträgen sind in kursiver Schrift. Längere Begründungen sind am Ende des Dokumentes angefügt.

**Prozedere:** Wo nichts anderes steht, würden wir Punkt für Punkt abarbeiten. Folgeanträge werden nicht nochmals behandelt.

**Redaktion:** Die Arbeitsgruppe bekommt die Kompetenz kleinere nicht materielle Anpassungen zu machen. Insbesondere um Änderungen und Ergänzungen, die von der MV beschlossen wurden, sauber einzuarbeiten. Die Parteileitung wird die entsprechend finalisierte Version erhalten und beauftragt diese zu kommunizieren.

**Anmerkung:** Sobald sich die Rahmenbedingungen klar ändern, werden Positionspapiere so oder so überarbeitet. Es ist also nicht notwendig alle möglichen Szenarien hier abzudecken.

### Rückmeldungen/Themen, die nicht berücksichtigt wurden

Mehrere Rückmeldungen waren mehr in der Art von Anmerkungen. Da sie keine konkreten Anträge enthielten und teilweise in entgegengesetzte Richtungen gingen, wurde sie nicht berücksichtigt.

**Fracht:** Fracht hat am ZRH eine durchaus grosse Bedeutung insbesondere für unsere Export orientierte Wirtschaft. ZRH ist aber kein typischer Frachtflughafen da es nur sehr wenige reine Frachtmaschinen gibt, die ab Kloten abheben. Der allergrösste Teil der Fracht wird im Laderaum der Passagiermaschinen mitgenommen. Daher haben wir auf diesen Aspekt hier verzichtet.

## Titel

**[SS]: Positionspapier Flugverkehr**

**[AG] Positionspapier Flughafen Zürich**

*Begründung: Wenn es ‚Flughafen‘ lauten sollte, müssten auch Themen wie Modalsplit und Circle behandelt werden.*

*Ablehnen. Das Papier bezieht sich auf den Flughafen Zürich Kloten und nicht auf den Gesamtverkehr der Schweiz. Circle und Modalsplit wären hier nur Nebenthemen und gehörten in Papiere zu den Themen Gebäudestandards und (Landseitiger-) Verkehr.*

## Einleitung

Die Grünliberalen sind sich der grossen Bedeutung des Flughafen Zürichs für die Region, den Kanton und der ganzen Schweiz bewusst. Als international gut vernetztes Land und starke Exportnation ist die Schweiz auf funktionierende Anbindungen ans Ausland angewiesen. [AG] Auch wenn die Erfahrungen aus der Covid-Pandemie gezeigt haben, dass beispielsweise viele Geschäftsreisen durch virtuelle Meetings ersetzt werden können, wird es stets eine gerechtfertigte Nachfrage nach geschäftlichen als auch touristischen Flugverbindungen geben. [CB] Die Covid-Pandemie hat gezeigt, dass viele Geschäftsreisen durch virtuelle Meetings ersetzt werden können. Trotzdem wird es stets eine gerechtfertigte Nachfrage nach geschäftlichen Flugverbindungen geben. [Kommentar Der Tourismus hat für die Schweiz eine namhafte Bedeutung, von daher sollte man in hier auch erwähnen] Speziell im interkontinentalen Bereich ist der Flugverkehr daher in vielen Bereichen alternativlos.

Ebenso sind sich die Grünliberalen aber auch bewusst, dass Fliegen zu den aufwendigsten, energieintensivsten und am stärksten mit Schadstoffen begleiteten Transportarten gehört. In Anbetracht der entsprechenden Auswirkungen auf Bevölkerung, Klima und Atmosphäre darf der Luftverkehr nur dann zum Zuge kommen, wenn ökologischere und nachhaltigere Alternativen nicht möglich oder sinnvoll sind.

Um die durch den Luftverkehr entstehenden Schäden zu minimieren, fordern wir

- einen konsequenten Schutz der Bevölkerung insbesondere durch Einhaltung der Nachtruhe und Beschränkung auf maximal [WF] 240'000 [AG] 320'000 Flugbewegungen (**gemäss ZFI**), [AG: die Zahl 320'000 wird bei ‚Flugbewegungen‘ begründet und entspricht zudem unserer bisherigen Forderung.]
- eine technologische Offensive, um das auf fossilen Rohstoffen bestehende Kerosin [AG] baldmöglichst durch nachhaltige synthetische Treibstoffe (Sustainable-Aviation-Fuels, SAF) **oder andere nachhaltige Energiequellen** zu ersetzen, [JB] baldmöglichst durch nachhaltige Energiequellen, beispielsweise synthetische Treibstoffe (Sustainable-Aviation-Fuels, SAF), zu ersetzen, [AG: momentan sind SAF die einzige plausible Alternative, weshalb sie im Vordergrund stehen sollten. Wir haben den Antrag aber aufgenommen und unseren Text ergänzt.]

[SS] konkrete Jahreszahl anstatt baldmöglichst [Ablehnen: Momentan nicht möglich]

- Kostenwahrheit bezüglich der durch den Luftverkehr entstandenen Schäden (Internalisierung und Besteuerung der Kosten).

[ML] Schliesslich sind sich die Grünliberalen bewusst, dass die Antriebs- und Flugtechnologie und auch das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung einem steten Wandel unterworfen sind, welcher einerseits die Schäden aus dem Flugverkehr mindern hilft und andererseits aber auch Verlagerungen bei den Herausforderungen im Rahmen des Flugverkehrs zur Folge haben wird. Daher ist die Entwicklung laufend zu beobachten und das Positionspapier regelmässig auf dessen Aktualität zu überprüfen.

[AG Ablehnen: Der Abschnitt bietet keinen konkreten Zusatznutzen. Zudem werden Positionspapiere eh immer wieder überarbeitet, insbesondere wenn sich die Ausgangslage ändert]

## Einfluss auf Klima und Atmosphäre

Zur Erreichung der Klimaschutzziele darf der Flugverkehr als Schadstoffquelle nicht weiter ausgeklammert werden. Aufgrund des Radiative Forcing Index (RFI) tragen speziell die Emissionen in höheren Luftschichten überproportional zur Klimaveränderung bei. Mittelfristig muss deshalb ganz auf das fossile Kerosin verzichtet werden. Aufgrund der benötigten hohen Energiedichte des Treibstoffes im Flugverkehr ist dessen Elektrifizierung [ML] – insbesondere für Grossraum- und Frachtflugzeuge – [AG Ablehnen. Auch Kleinflugzeuge mit grosser Reichweite sind noch weit von einer Elektrifizierung entfernt] im grösseren Stil in nächster Zeit nicht zu erwarten. Deshalb muss als zweitbeste Lösung der Wechsel von fossilen auf synthetische Treibstoffe (SAF) [JB Folgeantrag] oder andere alternative nachhaltige Energiequellen auf allen Ebenen vorangetrieben werden. Aber auch dieser Ansatz muss nach wie vor unter dem Ziel der Klimaneutralität erfolgen. Insbesondere ist mit geeigneten Anreizen und Vorgaben wie einer schrittweise ansteigenden Beimischpflicht von SAF [ML] oder mit je nach Schadstoff- / Lärmbelastung des Flugzeugs lenkenden, steigenden An- und Abfluggebühren [AG einverstanden] ein CO<sub>2</sub>-neutraler Flugbetrieb bis 2050 zu erreichen. [CB] Bis dahin sollen die Auswirkungen des verbleibenden Kerosinverbrauchs mit CO<sub>2</sub>-Kompensationsmassnahmen gemildert werden. [AG einverstanden] Für eine Klimaneutralität bis 2050 ist zudem der RFI-Faktor von heute 2-3 auf 1 zu reduzieren. Dies kann durch die Optimierung der Verbrennung bei den synthetischen Treibstoffen und durch technische Verbesserungen bei den Triebwerken erfolgen. Zudem kann eine Optimierung der Flugwege (mit Hilfe von Daten und Digitalisierung) eine weitere Reduktion des Klimaeffektes (RFI) des Flugverkehrs erreicht werden. Die technisch nicht reduzierbaren Emissionen sind durch Negativ-Emissionen zu kompensieren. Zudem dürfen andere Schadstoffemissionen des Flugverkehrs nicht vergessen werden. Insbesondere sind hier Stickoxide (NO<sub>x</sub>) und flüchtige organische Verbindungen (VOC) zu erwähnen, die eine weitere starke Belastung der Atmosphäre darstellen.

[SS Folgeantrag]: *Folgenden Satz streichen, da es im Papier um Flugverkehr geht [AG: ablehnen, siehe Diskussion zum Titel. Zudem ist das auch ein Ziel des Flughafens selbst]*

Der Betrieb des Flughafens als Infrastrukturanlage hat bis 2040 zu 100% erneuerbar und klimaneutral zu erfolgen.

## Flugbewegungen

Um den Klimawandel abzumildern und dessen Folgen in den Griff zu bekommen, ist es zwingend von einer reinen Wachstumsstrategie im Flugverkehr abzukommen. Die für die Schweiz notwendigen und sinnvollen Transportleistungen mittels Flugzeug, sowohl für Passagiere (geschäftlich und privat) als auch für Fracht, lassen sich problemlos mit weniger als [WF Folgeantrag] 240'000 [AG] 320'000 Bewegungen pro Kalenderjahr erreichen. Diese Zahl basiert auf dem Zürcher Fluglärm-Index (ZFI), den das Zürcher Volk 2007 an der Urne angenommen hat. Somit ist sie ein politisch legitimerter und machbarer Kompromiss für alle Anspruchsgruppen gegenüber dem Flughafen und den Fluggesellschaften.

[ML] Bewegungen mit klimaneutralen Kleinflugzeugen (z.B. E-Flugzeuge) sollen nicht unter diese Begrenzung fallen. [AG: ablehnen, wenn, müsste man auch die Lärmemissionen berücksichtigen.]

[WF] Kurzstreckenflüge (wie Zürich Genf) sind ab 2030 einzustellen. Ausgenommen sind einzig elektrische Flugzeuge

[WF] Privatflüge ab Zürich sind auf ein absolutes Minimum, wie beispielsweise Rettungsflüge, zu beschränken.

[Vorschlag AG zu beiden] Bei Kurzstreckenflügen, im speziellen Inlandflüge, aber auch Privatflügen ab Zürich ist ein schnellerer Zeitplan bezüglich Klimaneutralität, also insbesondere dem Ersatz von fossilen Treibstoffen, anzusetzen. Zudem sollte bei diesen Flügen Steuern und Gebühren so angesetzt werden, dass sie dem Verursacherprinzip und somit ihrem Einfluss auf Lärm, Luftqualität und Klima entsprechen. [Kommentar Die GLP operiert wo immer möglich mit An- und Abreizen und sinnvollen Vorgaben. Generelle Verbote entsprechen nicht unserer Haltung]

## Gesetzliches Nachtflugverbot

[AK] Das aktuelle Reglement zur Bekämpfung des Fluglärms in der Nacht (Nachtflugverbot für private Flüge von 22 bis 6 Uhr und von 24 bis 5 Uhr für gewerbliche Flüge, sowie eine Nachtflugsperrung von 23 bis 6 Uhr für alle Flüge exklusive ordentlicher Verspätungsabbau bis 23:30) stellt einen sinnvollen Kompromiss zwischen den Anliegen der lärmgeplagten Bevölkerung einerseits und den wirtschaftlichen Interessen andererseits dar. Diese Regeln sollen daher weder weiter verschärft noch gelockert werden. Begründung *Eine Verkürzung der Betriebszeiten schränkt die internationale Erreichbarkeit der Schweiz wesentlich ein. ... Eine eine noch weitere Ausdehnung des Nachtflugverbots wäre unverhältnismässig.*

[RZ]: *Strikte Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr ohne Schlupflöcher für Verspätungsabbau.*

[AG] Für einen echten Schutz der Bevölkerung braucht es ein gesetzliches Nachtflugverbot von 22:00 bis 06:00 Uhr. In den Nachtrandstunden von 22:00 bis 23:00 Uhr sind die für den Verspätungsabbau notwendigen Flugbewegungen daher auf ein absolutes Minimum zu reduzieren, und in den Randstunden am Morgen von 06:00 bis 07:00 Uhr sind nur Flugbewegungen zuzulassen, die für die Funktion als Interkontinentalflughafen notwendig sind.

[Neuer Vorschlag AG]. ... Minimum zu reduzieren. Das Zeitfenster für Ausnahmegenehmigungen von 23:00 bis 23:30 und die morgendliche Randstunde von 6:00 bis 7:00 soll nur für Flüge genutzt werden, die für die Funktion als Interkontinentalflughafen notwendig sind.

Flüge nahe der Nachtrandstunden sollen zudem finanziell stärker belastet werden als solche ausserhalb der Randzeiten. Diese pekuniäre Belastung soll in 5-Minuten Intervallen überproportional steigen, so dass sowohl der Flughafenbetreiber als auch die Fluggesellschaften echte Anreize haben, auch Optimierungen im Minutenbereich umzusetzen. Die bisherigen Regelungen arbeiten mit zu grossen Zeitfenstern, innerhalb derer keinerlei Anreize für Verbesserungen existieren. [SS] Zudem sollen Airlines, die den Verspätungsabbau systematisch (miss-) brauchen zusätzlich belastet werden. *[einverstanden]*

[JB] Zu früh in Zürich ankommende Flüge sollen die erforderlichen Warteschleifen über nicht bewohntem Gebiet, insbesondere nicht über Schweizer Territorium, absolvieren. *[Haltung AG] Ablehnen. Warteschleifen können dank besserer Flugplanung immer mehr vermieden werden. Unbewohnte Gebiete gibt nahe dem Flughafen Kloten kaum noch. Eine Abschiebung ins Ausland sehen wir nicht als Teil einer konstruktiven Politik. Zudem hat genau diese Strategie den Ärger mit Süddeutschland verursacht.*

## 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 daher nicht in die Berechnung des gemittelten Schalldruckpegels (Leq) einfließen, da ansonsten zwar viele Personen mit Fluglärm beschallt werden, rechtlich aber fast niemand Lärm hat (was letztlich dem Umweltschutzgesetz USG widersprechen würde). Entsprechend müssen die durch DVO definierten Randstunden mit einem eigenen 1-Stunden-Leq gewertet werden.

## Pistensystem

*Erste Diskussion: Wollen wir uns a) grundsätzlich gegen Pistenanpassungen aussprechen [HW, MT] oder sie b) unter gewissen Bedingungen akzeptieren [AG]. Falls (a) obsiegt zweite Runde Antrag HW vs MT.*

*Die AG empfiehlt beide Anträge zur Ablehnung.*

[HW] Der Flugverkehr belastet die Umwelt weit stärker als Bahn, Bus oder Schiffe und trägt derzeit 3.2% zum globalen CO<sub>2</sub>-Ausstoss bei. Um die globalen Klimaziele zu erreichen muss daher der Flugverkehr reduziert werden. Änderungen am Pistensystem, die zu einer Kapazitätserhöhung genutzt werden könnten, sind daher klar abzulehnen. *[Rest des Abschnittes streichen]* Begründung: Der Flugverkehr muss in den nächsten 10 Jahren klar reduziert werden. Ein Ausbau der Pisten, der mehr Starts und Landungen ermöglicht, eine Fehlinvestition darstellt und für die Klimaziele kontraproduktiv ist, ist daher abzulehnen.

[MT] *Streichung der letzten zwei Absätze. Mögliche Kapazitätserweiterungen werden früher oder später genutzt.*

Das heutige Pistensystem ist aus flugtechnischer Sicht nicht ideal, da insbesondere heikle Kreuzungspunkte zwischen Starts, Landungen und Durchstart-Manövern existieren. Diese Kreuzungspunkte haben aber primär Einfluss auf die Kapazität, da sie einen schnellen Wechsel zwischen Starts und Landungen erschweren respektive gleichzeitiges Starten und Landen verunmöglichen. Je nach Wetterlage respektive gesetzlichen Einschränkungen (wie die deutsche Durchführungsverordnung DVO) schwankt die Kapazität des Flughafens deutlich. Die Sicherheit des Flughafens ist aber in allen aktuellen Betriebsvarianten der Pisten stets gewährleistet. Wäre dies nicht der Fall, wären diese erst gar nicht bewilligt worden.

Veränderungen des Pistensystems haben immer Auswirkungen auf den Flugbetrieb. Mit einem Zeithorizont bis 2040 sind insbesondere – in zwei voneinander unabhängigen Verfahren – einerseits die Verlängerungen der Pisten 28 und 32 und andererseits die Umrollung von Piste 28 in Diskussion.

Die Verlängerungen der Pisten 28 und 32 haben in erster Linie Auswirkungen auf das Ostanflugkonzept, das vor allem abends ab 21 Uhr angewendet wird: Sie lassen zu, dass dann die Landungen unabhängig von der Wetterlage und anderen Randbedingungen weitestgehend auf Piste 28 und die Starts auf Piste 32 abgewickelt werden können. Damit kann der Betrieb abends fast durchwegs nach dem Ostanflugkonzept durchgeführt werden; im Vergleich zu heute sind weniger Betriebsumstellungen nötig. Dies lässt erwarten, dass der Betrieb sicherer und

stabiler wird und weniger Verspätungen auftreten, sofern die neu geschaffenen Freiheiten nicht vollständig zugunsten der Kapazität ausgereizt werden.

Die Umrollung der Piste 28 bewirkt, dass rollende Flugzeuge im Gegensatz zu heute die Piste 28 nicht mehr kreuzen müssen. Damit wird ein heikler Kreuzungspunkt zwischen rollenden und startenden (Nordkonzept) bzw. landenden (Ostkonzept) Flugzeugen eliminiert. Gleichzeitig mit diesem Sicherheitsgewinn wird die nutzbare Kapazität der Piste 28 deutlich erhöht, weil die kapazitätsfressenden Kreuzungen wegfallen.

Wir Grünliberalen sind uns bewusst, dass die heutigen wirtschaftlichen Anreize dazu führen, dass jegliche Verbesserungen im Pistensystem immer auch zugunsten eines Kapazitätsausbaus genutzt werden. Dies steht im klaren Widerspruch zu den oben genannten Grundsätzen bezüglich Schutz der Bevölkerung und Umwelt, und Vermeidung unnötiger Flugbewegungen.

Insgesamt muss aus Sicht der Grünliberalen bei allen Pistenanpassungen Sicherheit, Lärmschutz und Vermeidung von Verspätungen (um die Nachtruhe einhalten zu können) im Vordergrund stehen. Allfällige Kapazitätserweiterungen, die durch Pistenanpassungen möglich sind, dürfen weder diese Ziele gefährden noch zu mehr als den oben erwähnten [WF Folgeantrag] 240'000 [AG] 320'000 Flugbewegungen pro Jahr führen. Um dies sicherzustellen, sind klare flankierende Massnahmen notwendig, die gesetzlich so verankert sind, dass sie nicht umgangen werden können.

Werden diese Bedingungen eingehalten, können sich die Grünliberalen mit Anpassungen am Pistensystem einverstanden erklären.

*[RZ]: Das Pistensystem ist so zu nutzen, dass die Lärmbelastung möglichst gleichmässig auf die Bevölkerung verteilt wird. Einzelne Regionen dürfen weder bevorzugt noch benachteiligt werden. [AG: ablehnen. Das wäre eine Abkehr der bisherigen Haltung und nicht sinnvoll.]*

## **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.



## Sicherheit in der Raumplanung

[RZ]: Antrag auf Streichung des ganzen Abschnittes

[AG: ablehnen. Das wäre eine Abkehr der bisherigen Haltung und nicht sinnvoll.]

Die bestehende Raumplanung wurde leider schon in weiten Teilen aus den Angeln gehoben. Auf noch weitergehende Lärmverteilung in "alle Himmelsrichtungen" ist zu verzichten. Eine Konzentration der plafonierten Bewegungen mit gezielten Nutzungseinschränkungen und Schallschutzmassnahmen soll möglichst wenig neue Gebiete belasten. Technische Fortschritte sollen den Betroffenen zugutekommen.

Die Grünliberalen unterstützen alle Bemühungen zur Bekämpfung provisorischer Änderungen von An- und Abflugverfahren. Die maximal möglichen Kontingente aus Norden über deutsches Gebiet sind auszuschöpfen.

[ML] Die Kontingente sind regelmässig auch auf das Frequentierungsverhalten und auf die Bevölkerungsdichte im grenznahen und grenzüberschreitenden Umkreis des Flughafens anzupassen bzw. neu auszuhandeln.

## [HK] Anschlussflüge

Um zusätzliche Auslastung zu generieren, bieten Fluggesellschaften teilweise Flüge von ausserhalb mit Umstieg in Zürich zu besonders günstigen Preisen an. So kostete ein Flug von Nürnberg über Zürich nach New York weniger als der Flug nur von Zürich nach New York auf derselben Maschine. Um solche klimaschädlichen Kurzstreckenflüge zu vermeiden, ist der kombinierte Bahn- Flug-Routen zu fördern, die es für Reisende bequem und preisgünstig machen, ihre Anreise zum Flughafen mit direktem Check-in ihres Gepäcks usw. von/zu ihrem Ausgangsbahnhof anzutreten. Ein zusätzlicher Anschlussflug muss in jedem Fall getrennt vom Langstreckenflug und in echtem Preis verrechnet werden.

[AG: Das wäre ein starker Eingriff in die wirtschaftliche Freiheit der Airlines]

## Keine Verlagerung auf andere Flughäfen

[RZ]: Der Flugverkehr soll möglichst gleichmässig auf die verschiedenen Flughäfen (Genf, Basel, Bern) zu verteilen. Es ist nicht sinnvoll, dass Kloten die Hauptlast trägt.

[AG] Eine Plafonierung der Flugbewegungen am Flughafen Kloten darf nicht zu einer Auslagerung von zivilen Flugbewegungen auf andere Flughäfen oder Flugplätze führen. Die jüngsten Entscheide bezüglich des Flugplatzes Dübendorf haben dessen Nutzung nun weitestgehend definiert (Innovationspark, Armee, Werkflugplatz, mit eingeschränkten Betriebszeiten und maximal 20'000 Flugbewegungen). Änderungen beim Flughafen Kloten dürfen dieser Umnutzung nicht zuwiderlaufen.

[Kommentar: Antrag ablehnen Das wäre eine klare Abkehr von der bisherigen Haltung]



## **Kurzstreckenflüge auf die Bahn**

Eine schrittweise Umlagerung des Kurzstreckenluftverkehrs – Passagiere wie Fracht – auf umweltfreundlichere Verkehrsträger ist zu forcieren. Im Fokus steht dabei insbesondere die Bahn. Aber auch andere neuere Technologien sollen geprüft und wenn sinnvoll eingesetzt werden.

Nachtzüge bewirken nachweislich eine Verlagerung von Reisen vom Flugzeug auf den Zug. Entsprechend brauchen wir für diese ein Hochgeschwindigkeitsnetz, damit auch fernere, innereuropäische Destinationen schneller und direkter erreichbar sind.

## **Kostenwahrheit**

In den Anfangszeiten der Luftfahrt wurde diese aus nachvollziehbaren Gründen gefördert, auch finanziell. Fliegen ist heutzutage aber ein Massenprodukt, das keinerlei Bevorzugung mehr benötigt, erst recht nicht mit Blick auf die von der Luftfahrt verursachten Schäden. Entsprechend sind die noch immer bestehenden Vergünstigungen – insbesondere die fehlende Treibstoffabgabe auf Kerosin und Mehrwertsteuerbefreiung der Flugtickets – aus der Zeit gefallen. Wir Grünliberalen fordern daher konsequenterweise die Aufhebung der Steuerprivilegien und eine vollständige Kostenwahrheit auch in der Luftfahrt – unabhängig vom verwendeten Energieträger.

## **Entschädigung**

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

# Begründungen

Hier sind die per Mail erhaltenen Begründungen aufgelistet, die etwas ausführlicher sind und sich nicht direkt aus dem Antrag ableiten lassen.

## Alexander Keberle

Eine Verkürzung der Betriebszeiten schränkt die internationale Erreichbarkeit der Schweiz wesentlich ein. Gewisse Langstreckenverbindungen können laut Experten dann nicht bzw. kaum mehr angeboten werden (Langstreckenflüge nach Südamerika und in den fernen Osten können aufgrund der Zeitzonen nicht vorverschoben werden). Die deutlich verschlechterte Anbindung an Ostasien und Südamerika wäre problematisch, sowohl für Menschen mit Familien- oder Freundschaftsbeziehungen dorthin als auch für die (Export-)Wirtschaft. Dieses öffentliche Interesse wiegt schwer.

Die Nachtruhe für Anwohner:innen ist ein wichtiges Argument, aber im Rahmen des Möglichen bereits relativ umfangreich geschützt. Die Betriebszeiten in den letzten 20 Jahren wurden bereits um zwei Stunden reduziert und am Flughafen Zürich gilt mit der Zeit zwischen 23:30 und 06:00 Uhr eine der längsten Nachtflugsperrern im Vergleich mit relevanten Flughäfen in ganz Europa. Auch gelten in der lärmsensiblen Stunde zwischen 22:00 und 23:00 Uhr bereits Lärmgrenzwerte und ein Lärmcontrolling. Solange der zulässige Lärm nicht eingehalten wird (derzeit der Fall), gilt eine Beschränkung der Anzahl zu vergebenden Start- und Landeslots. Vor diesem Hintergrund wäre eine noch weitere Ausdehnung des Nachtflugverbots unverhältnismässig.

## Hans Wiesner

Der stark wachsende Flugverkehr belastet die Umwelt weit stärker als Bahn, Bus oder Schiffe und trägt derzeit 3,2% zum globalen CO<sub>2</sub>-Ausstoss bei.

Die Schweiz trägt zu dieser enormen Umweltbelastung weit überdurchschnittlich bei (nach USA und Norwegen die meisten Flugkilometer pro Kopf und Jahr!).

Zu allem Elend profitiert die internationale Luftfahrt von einer absolut unsäglichen und unlogischen historisch begründeten Steuerbefreiung auf Treibstoff-, Mehrwert- und Alkoholsteuer - um nur drei zu nennen.

Um die globalen Klimaziele zu erreichen sind hier rasche und wirksame politische Massnahmen erforderlich, die zu einer Reduktion des Flugverkehrs führen! Sinnvoll wären da: Mineralölsteuer auf internationale Flüge, Mehrwertsteuer auf alle Europaflüge und eine obligatorische CO<sub>2</sub>-Kompensation bei allen Flugtickets.

Das ist keine Straffaktion für die Fluggesellschaften, sondern lediglich ein Betrag zur Kostenwahrheit im Vergleich zu Bahn und Bus!

Ein Ausbau eines Flughafens ermöglicht Mehrverkehr, obwohl wir ja auf weniger Flugverkehr hinsteuern müssen!

Deshalb ist im Hinblick auf einen in den nächsten 10 Jahren zwingend zu reduzierenden Flugverkehr ein Ausbau der Pisten, der mehr Starts und Landungen ermöglicht, einerseits eine Fehlinvestition und zweitens kontraproduktiv für die Klimaziele und deshalb von der GLP klar abzulehnen!

## **Martin Tanner**

Auf Zusagen des Flughafen Klotens, er strebe einen klimaneutralen Umbau an, würde ich mich nicht verlassen. Wie die Geldzahlungen an andere Parteien jüngst zeigen, schreckt der Flughafen auch vor bedenklichen Schritten nicht zurück.

Thema Flughafen ausbau ist emotional äusserst aufgeladen, wie ich in den vergangenen Jahrzehnten erlebt habe. Ich wohne seit 1980 in der flughafennahen Gemeinde Wallisellen.

Wenn wir uns zu einem Flughafen ausbau bekennen, müssen wir ernsthaft damit rechnen, einen Teil unserer Wählerschaft zu verlieren. Das Votum von Benno Scherrer pro Pistenausbau sorgte denn auch für erhebliche Irritation im Regierungsratswahlkampf.

Umgekehrt sehe ich nicht, was wir mit einem Bekenntnis pro Pistenausbau im heutigen Zeitpunkt gewinnen. Mir ist in den vergangenen elf Jahren, in denen ich nun Mitglied der GLP bin, noch niemand begegnet, der einen Flughafen ausbau als dringliches Anliegen unserer Partei gesehen bzw. gefordert hat.

Der Flughafen Kloten will die Pisten verlängern, um so mehr Flugbewegungen abwickeln zu können. Ein solcher Ausbau muss sich finanziell rechnen. Die Themen Sicherheit und Fluglärm bilden hier nur ein Feigenblatt.

Ich beantrage daher, dass Ihr die letzten beiden Abschnitte im Kapitel "Pistensystem" ersatzlos streicht.

## **Reto Zumstein**

Anbei mein Vorschlag mit Änderungen zum Positionspapier Flughafen. Ich bin sehr überrascht, dass die GLP Zürich dem Ausbau der Pisten zustimmt. Eine potenzielle Kapazitätserhöhung wird früher oder später auf jeden Fall genutzt. Dazu die Medienmitteilung von den Gemeinden Bachenbülach, Bülach, Hochfelden, Hóri und Winkel. <https://www.buelach.ch/buelach/buelach-aktuell/artikel/pistenverlaengerungen-flughafen-zuerich-kloten-nein-zur-kantonalen-vorlage>

Wenn wir uns dabei auf leere Versprechungen des Flughafens verlassen, werden unsere Kinder die Konsequenzen mit mehr Lärm und Umweltbelastung tragen. Gewinnorientiertes Wachstum einer (halb) privaten Institution mit Externalisierung der Umwelt- und Lärmkosten sollte auf keinen Fall gefördert werden.

## **Werner Fuchs**

Ich möchte meine Bedenken hinsichtlich des vorliegenden Papiers zum Ausdruck bringen und einen Antrag stellen. Obwohl der Flughafen zweifellos wichtig ist, sehe ich ihn nicht als treibende Kraft für die Wirtschaft. Die Kosten für die Schäden werden nur minimal berücksichtigt. Der Grossteil der Flugbewegungen besteht aus zu günstigen Urlaubsflügen, bei denen der wirtschaftliche Nutzen kaum gegeben ist, während der Umweltschaden enorm ist.

Daher stelle ich den Antrag, insbesondere Kurzstreckenflüge wie Zürich - Genf (mit Ausnahme allenfalls elektrische Flugzeuge) ab dem Jahr 2030 einzustellen und Privatflüge ab Zürich auf ein absolutes Minimum zu beschränken (Rettung), wenn die Pisten ausgebaut werden. Diese einschränkenden Massnahmen werden bereits an immer mehr Flughäfen umgesetzt. Ausserdem wurde in der Bevölkerung für einen Flughafen mit maximal 240.000 Flugbewegungen abgestimmt, was in Zukunft eingehalten werden muss (siehe: <https://www.vfsn.ch/news-archiv/382>).

Die Versprechen des Flughafens sind meiner Ansicht nach wenig glaubwürdig. Selbst Südstarts über den Zürichsee wurden geplant. Die Südanflüge sind eine unzumutbare Belastung, die zudem unnötig eine der am dichtesten besiedelten Regionen belastet. Nicht zu vergessen, auch die Swiss ist Teil der deutschen Lufthansa. Es ist zu befürchten, dass die geplanten Ausbauten der Start- und Landebahnen lediglich ein Trick sind, um die Kapazität weiter zu erhöhen. Auch der sogenannte "nachhaltige" Treibstoff ist meines Erachtens nicht mehr als Greenwashing. Einerseits würde er das Fliegen erheblich verteuern, andererseits ist seine Verfügbarkeit in den nächsten Jahren nur in geringen Mengen gegeben und bezüglich Lärm ist die Massnahme kaum relevant. Die Flugzeuge würden trotzdem erhebliche Schadstoffe in die oberen Luftschichten emittieren. Einzig eine elektrische Luftfahrt würde dies vermeiden.