

Positionspapier Flugverkehr Flughafen Zürich (2023)

Gemäss Beschluss der MV vom 28. Juni 2023, inklusive redaktioneller Änderungen (abgenommen von der Parteileitung am 10.01.2024).

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. 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. 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 insbesondere

- einen konsequenten Schutz der Bevölkerung insbesondere durch Einhaltung der Nachtruhe und Beschränkung der Flugbewegungen.
- eine technologische Offensive, um das auf fossilen Rohstoffen bestehende Kerosin baldmöglichst durch nachhaltig hergestellte synthetische Treibstoffe (Sustainable-Aviation-Fuels, SAF) oder andere nachhaltige Energiequellen zu ersetzen,
- Kostenwahrheit bezüglich der durch den Luftverkehr entstandenen Schäden (Internalisierung und Besteuerung der Kosten).

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 im grösseren Stil in nächster Zeit nicht zu erwarten. Deshalb muss als zweitbeste Lösung der Wechsel von fossilen auf nachhaltig hergestellte synthetische Treibstoffe (SAF) oder andere nachhaltig Energiequellen auf allen Ebenen vorangetrieben werden. Dabei soll die Schweiz eine Vorreiterrolle einnehmen und sich im internationalen Kontext für eine rasche Umsetzung einsetzen.

Aber auch dieser Ansatz muss nach wie vor unter dem Ziel der Klimaneutralität erfolgen. Durch geeignete Anreize und Vorgaben soll insbesondere die Beimischpflicht von SAF schrittweise angehoben und durch An- und Abfluggebühren lenkend auf die Schadstoff- und Lärmbelastung der Flugzeuge eingewirkt werden, mit dem Ziel bis 2050 einen CO₂-neutralen Flugbetrieb bis 2050 zu erreichen. Bis dieses Ziel erreicht ist, sollen die Auswirkungen des verbleibenden Kerosinverbrauchs mittels CO₂-Kompensationsmassnahmen weiter reduziert werden.

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 auch nach 2050 durch Negativ-Emissionen zu kompensieren. Zudem dürfen andere Schadstoffemissionen des Flugverkehrs nicht vergessen werden. Insbesondere sind hier Stickoxide (NO_x) und flüchtige organische Verbindungen (VOC) zu erwähnen, die eine weitere starke Belastung der Atmosphäre darstellen. 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 320'000 Flugbewegungen 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.

Bei einer allfälligen Revision dieses Kompromisses sollten die Flugbewegungen auf maximal 280'000 herkömmliche/klimaschädliche Flugbewegungen beschränkt werden und die restlichen 40'000 bis zur durch den ZFI definierten Obergrenze von 320'000 Flugbewegungen nur ermöglicht werden, wenn diese CO₂-neutral durchgeführt werden können.

Bei Kurzstreckenflügen, im speziellen Inlandflüge, aber auch Privatflügen ab Zürich fordern wir einen schnelleren Zeitplan bezüglich Klimaneutralität, also insbesondere dem Ersatz von fossilen Treibstoffen. 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.

Gesetzliches Nachtflugverbot

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 Vespätungsabbau notwendigen Flugbewegungen daher auf ein absolutes Minimum zu reduzieren. Das Zeitfenster für Ausnahmebewilligungen 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. Zudem sollen Airlines, die den Vespätungsabbau systematisch (miss-) brauchen zusätzlich belastet werden.

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

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 Flugbewegungen 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.

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

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.

Keine Verlagerung auf andere Flughäfen

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.

Kurzstreckenflüge auf die Bahn

Eine schrittweise Umlagerung des Kurzstreckenluftverkehrs – Passagiere wie Fracht – auf umweltfreundlichere Verkehrsträger ist zu forcieren, im speziellen bei Anschlussflügen für Interkontinentalverbindungen. 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 fehlenden 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).