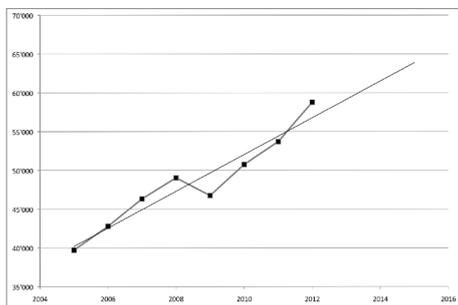


sbfz – Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich
Eine Interessengemeinschaft von 65 Gemeinden

Zürcher Fluglärmindex 2012 (ZFI)

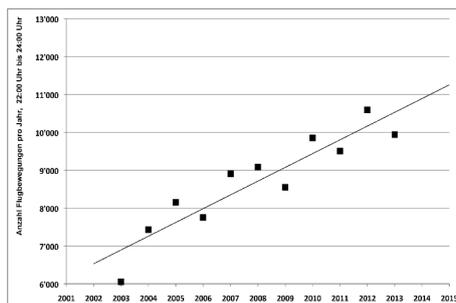
Dem ZFI-Bericht 2012 entnimmt man, dass der Monitoringwert weiterhin im steilen Anstieg begriffen ist. Er betrug im Jahr 2012 bereits 58'800 beeinträchtigte Menschen (zulässig sind 47'000).



Entwicklung des Monitoringwerts. Bei Werten über 47'000 muss der Kanton Massnahmen ergreifen.

Besonders störend ist die Lärmentwicklung in den sensiblen Nachtrandstunden, also der Zeit, während der Menschen wegen des Fluglärms nicht schlafen können. Diese Zahl lag im Jahr 2005 bei 11'244, im Jahr 2012 mehr als doppelt so hoch bereits bei 23'124 Menschen.

Was geht vor?



Entwicklung der Flugbewegungen zwischen 22.00 und 24.00 Uhr: Die Anzahl startender und landender Flugzeuge in dieser lärmsensiblen Zeit nimmt kontinuierlich und stark zu.

Der Grund für diesen explosionsartigen Anstieg der Lärmbelastung liegt darin, dass spätabends zunehmend häufig gestartet und gelandet wird. Gegenüber 2002 zählte man im Jahr 2012 zwischen 22.00 und 24.00 Uhr 75% zusätzliche Flugbewegungen. Während dieser sensiblen Zeit will ein grosser Teil der Flughafenbevölkerung schlafen können.

Von Gesetzes wegen hat der Kanton jetzt Massnahmen in die Wege zu leiten (Flughafengesetzes § 3, Abs. 3–6). Er könnte z. B. dafür sorgen, dass spätabendliche Flugbewegungen in gesundheitsverträglichere Zeitfenster verschoben werden. Dies kann über die Flugplangestaltung, aber auch durch eine lenkungswirksame Lärmgebührenordnung geschehen. Im ZFI-Bericht werden jedoch keine solchen schnell wirkenden Massnahmen in Aussicht gestellt.

Insgesamt entspricht die Entwicklung des ZFI leider den Befürchtungen des Schutzverbandes. Umso wichtiger ist es, dass sich der Schutzverband für die Umsetzung von wirksamen Massnahmen bei der Flugplanung, der Nachtflugbewilligungspraxis und bei den lärmabhängigen Landegebühren einsetzt.

(Quellen: ZFI Bericht 2012; Fluglärmbulletin; http://www.zurich-airport.com/~media/FlughafenZH/Dokumente/Das_Unternehmen/Laerm_Politik_und_Umwelt/Entwicklung-der-Flugbewegungen_2013.pdf, besucht am 7.2.14)



Liebe sbfz-Mitglieder
Liebe Leserinnen und Leser

Nicht erst seit unserer Einsprache gegen die neuen Lärmgebühren ist der Ton zwischen den Behördenorganisationen zum Schutz der Bevölkerung und dem Flughafen schärfer geworden. Die Verantwortlichen des Flughafens scheinen den wirtschaftlichen Erfolg als Bestätigung ihrer uneingeschränkten Wachstumspläne zu interpretieren und hören nicht mehr auf die besorgten Stimmen der Bevölkerung. Auch unser Anliegen, Zugang zu den amtlichen Dokumenten der Monitoringgruppe für die Nachtflüge zu erhalten, wird ignoriert.

Deshalb waren wir gezwungen, bei den Gebühren wie beim Monitoring den Rechtsweg einzuschlagen. Das ist eigentlich gegen unser Verständnis, einen konstruktiven Dialog zu führen. Stattdessen laufen nun langwierige Rechtsverfahren; sie sind teuer, schwer verständlich und verhärten die Positionen weiter. Statt gleichberechtigte Partner zu sein, werden wir zu Prozessgegnern.

Diese Entwicklung ist seit der Privatisierung des Flughafens zu beobachten. Seine Verantwortlichen entziehen sich dem politischen Dialog. Sie begreifen nicht, dass ein Flughafen über lange Sicht nicht gegen die umliegende Bevölkerung betrieben werden kann. Wir vom Schutzverband bleiben jedoch auch im Klima der Gesprächsverweigerung dran und setzen uns für Ihre berechtigten Anliegen ein, notfalls auch mit unseren Anwälten – die letzte Runde ging an uns.

Mit freundlichen Grüssen
Ursula Moor

Rechtsverfahren des Schutzverbandes

Die wichtigste Aufgabe des Schutzverbandes ist der Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm und andern durch den Flugbetrieb verursachten Immissionen (Statuten § 2). Die Verantwortlichen des Schutzverbandes wollen diese Ziele in konstruktiver Zusammenarbeit mit den weiteren Beteiligten (nämlich der Flughafen Zürich AG, den zuständigen Stellen des Kantons Zürich, der skyguide, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt und der Fluggesellschaft Swiss AG) erreichen. Manchmal erhält der Verband jedoch nicht das erforderliche Gehör, die partnerschaftliche Zusammenarbeit funktioniert nicht. In letzter Zeit geschah dies mehrfach, so dass sich der Vorstand leider gezwungen sah resp. sieht, den Anliegen der Flughafenbevölkerung auf rechtllichem Weg Nachachtung zu verschaffen. **Besonders wichtig ist uns der Lärmschutz zur Nachtzeit.**

Lärmgebührenordnung

Mit einer intelligent gestalteten Lärmgebührenordnung kann eine Lenkungswirkung erzielt werden. Das führt dazu, dass leise Flugzeuge eingesetzt werden, und dass Flüge, die nicht unbedingt nachts durchgeführt werden müssen, in die Tagesstunden verschoben werden. Leider entfaltet die ohne Anhörung des Schutzverbandes vom Flughafen beantragte und vom BAZL anfangs 2013 in Kraft gesetzte Lärmgebührenordnung keine solche Wirkung. Der Vorstand sah sich deshalb zur Einsprache gezwungen und erhielt vom Bundesverwaltungsgericht in weiten Teilen Recht. Der Flughafen muss jetzt einen lenkungswirksamen Gebührentarif entwickeln. Leider hat das Bundesverwaltungsgericht keinen Termin gesetzt, sodass wir zwar Recht bekommen haben, die Situation jedoch nach wie vor völlig unbefriedigend ist.

Einsitznahme in die Monitoringgruppe «Ausnahmebewilligungen Nachtflüge», Akteneinsicht

Der Flughafen darf in besonderen Fällen eine Nachtflugbewilligung erteilen. Nach

der Einführung der verlängerten Nachtflugsperre im August 2010 stieg die Anzahl solcher Ausnahmebewilligungen sprunghaft an. Dies fiel offenbar auch dem Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL auf, weshalb eine «Monitoringgruppe» eingesetzt wurde, welche die Bewilligungspraxis beobachtet. Der Schutzverband bemühte sich um die Aufnahme in diese Gruppe – schliesslich ist die Flughafenbevölkerung von solchen Nachtflügen hauptbetroffen. Das Begehren wurde jedoch mit kaum nachvollziehbaren Begründungen abgelehnt. Auch durfte der Schutzverband nicht einmal erfahren, was diese Monitoringgruppe bespricht, und nach welchen Kriterien Nachtflugbewilligungen erteilt werden. Etwas gar viel Geheimniskrämerei, schien uns, und gelangten deshalb an den Öffentlichkeitsbeauftragten des Bundes. Dieser empfahl dem BAZL, Einsicht in die Dokumente zu gewähren, was dieses Amt verweigerte. Jetzt verlangt der Schutzverband auf rechtllichem Weg Einsicht in diese Dokumente. Dies in der Hoffnung, dass die Gründe für die Erteilung von Ausnahmebewilligungen rechters und auch für die Flughafenbevölkerung verständlich und nachvollziehbar sind.

Slotzuteilung am Abend

Man kann ohne weiteres zeigen, dass es bei vielen geplanten Flügen spätabends zu Verspätungen kommen muss. Diese Flüge starten dann in der Zeit zwischen 23.00 und 23.30 Uhr. Dieses Zeitfenster ist zum Abbau von Verspätungen reserviert. Starts oder Landungen während dieser Zeit brauchen keine Ausnahmebewilligung.

Auch hier sieht der Schutzverband Handlungsbedarf: Die Flugplanung hat so zu erfolgen, dass nicht schon von Anfang an klar ist, dass die Abflüge verspätet sein werden («geplante Verspätungen»). Konkrete Schritte wird der sbfz unternehmen, wenn wir Akteneinsicht über die Bewilligungspraxis für Ausnahmebewilligungen erhalten haben; es sollten nicht zu viele Verfahren gleichzeitig laufen.

Regierungsrat Ernst Stocker,
Volkswirtschaftsdirektor
Kanton Zürich



Darum braucht es den Schutzverband!

Es gibt wohl nur wenige interkontinentale Flughäfen, die derart nahe bei einer Metropole von der Grösse und Bedeutung Zürichs liegen wie unser Flughafen. Dies bedeutet Licht und Schatten zugleich. Einerseits ist sie ein wichtiger Trumpf im Standortwettbewerb unter den europäischen Wirtschaftszentren, wie etwa die kürzlich erfolgte Ansiedlung des Werkzeugmaschinenherstellers DMG Mori Seiki in Winterthur gezeigt hat. Andererseits bekommen die Menschen in der Umgebung des Flughafens auch die negativen Auswirkungen des Flugbetriebs, allen voran den Fluglärm, zu spüren.

Oberstes Ziel des 1967 gegründeten Schutzverbandes ist es, die Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm zu schützen. Die ursprünglich sechs Gründergemeinden des sbfz sind mittlerweile auf 65 Gemeinden und zwei Ortsgruppen angewachsen. Dies unterstreicht die Bedeutung des sbfz als wichtiger Interessensvertreter in der Flughafenpolitik. In den 47 Jahren seines Bestehens hat der sbfz gelernt, mit unterschiedlichen Interessen umzugehen und diese zu bündeln. Das ist nicht immer einfach. Denn die Interessen der einzelnen Mitgliedergemeinden verlaufen meist entlang der verschiedenen Himmelsrichtungen. Hinzu kommt, dass sich die Interessen innerhalb ein und derselben Gemeinde häufig «beissen»: Trotz Fluglärm möchten viele Gemeinden, dass ihre Siedlungsfläche und damit ihre Einwohnerzahl moderat wachsen können, trotz Fluglärm sind viele Gemeinden auf den Flughafen als wichtigen Arbeitgeber und Auftraggeber für die lokale Wirtschaft angewiesen.

Ich weiss aus eigener Erfahrung, wie schwierig der Spagat ist, dem auch der sbfz immer wieder ausgesetzt ist. Trotzdem: Gerade eine Verkehrsinfrastruktur wie der Flughafen Zürich darf auch hinterfragt werden, braucht auch Widerspruch, damit er sich weiter entwickeln kann. Darum braucht es (auch) den Schutzverband.

Nächste Delegiertenversammlungen

Die nächste Delegiertenversammlung findet am 2. Juli 2014, 19.30 Uhr, in Kloten statt. Die Herbst-DV ist auf den 19. November 2014, 19.30 Uhr, geplant.