

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

Immer noch zu viele Nachtflüge in der Sperrzeit

Für welche Starts und Landungen Ausnahmebewilligungen erteilt werden

Lärm ist schädlich. Besonders während der Nacht. Deshalb gilt am Flughafen Zürich eine Nachtflugsperrzeit: Zwischen 23.00 Uhr und 06.00 Uhr dürfen keine Starts und Landungen geplant werden. Verspätete Starts und Landungen werden bis 23.30 Uhr ohne Formalitäten toleriert. In der übrigen Nachtzeit braucht es eine Ausnahmebewilligung.

Die Ausnahmebewilligungen werden im Einzelfall vom Flughafen Zürich in Erfüllung einer hoheitlichen Aufgabe erteilt. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) überprüfte bisher jährlich zusammen mit einer «Monitoringgruppe», ob diese Bewilligungen zu Recht erteilt werden. Die Kriterien, die erfüllt werden müssen, damit man während der Nacht starten oder landen darf, waren allerdings geheim.

Der Schutzverband als Vertreter der betroffenen Bevölkerung stellte den Antrag, in dieser Monitoringgruppe ebenfalls mitzutun. Dieser Antrag wurde vom BAZL ebenso abgelehnt wie das Begehren um Einsichtnahme in die Protokolle der Monitoringgruppe und die Entscheidungshilfe, welche zur Erteilung von Ausnahmebewilligungen benutzt wird.

Diese Geheimniskrämerei erscheint dem Schutzverband völlig unnötig und seltsam, weshalb er gerichtlich abklären liess, ob die betroffene Öffentlichkeit tatsächlich nicht wissen darf, aus welchen Gründen ein Flugzeug nachts während der Sperrzeit landen oder starten darf. Das Bundesverwaltungsgericht stellte daraufhin fest, dass dem Schutzverband in die erwähnten Dokumente Einsicht zu gewähren sei. Allerdings durften Stellen, welche Geschäftsgeheimnisse betroffener Firmen und ähnliches enthalten, abgedeckt werden.

Die Protokolle, die der Schutzverband jetzt erhalten hat, sind so stark eingeschwärzt, dass keine relevanten Informationen mehr herausgelesen werden können. Sogar die Namen der Sitzungsteilnehmer sind abgedeckt. Die ebenfalls zugestellte Entscheidungshilfe besitzt ebenfalls nur minimalsten Informationsgehalt. Darüber hinaus hat die Monitoringgruppe beschlossen, künftig keine offiziellen Sitzungen mehr durchzuführen, weil die Praxis zeige, dass dies in dieser Form nicht nötig sei. Künftig gibt es also keine Protokolle mehr, auch keine eingeschwärzten.

Ist die Auflösung dieser Arbeitsgruppe rechtens? Immerhin hat das Bundesverwaltungsgericht festgehalten, dass an den Abklärungen und Absprachen zwischen Aufsicht, Flughafen und Fluggesellschaften ein öffentliches Interesse besteht.



Liebe Leserinnen und Leser

Aktiengesellschaften tun sich oft schwer damit, wenn ihnen nicht Wettbewerbsteilnehmer, sondern vom Volk gewählte Behördenmitglieder als Verhandlungspartner gegenüberstehen. Sehr schnell sehen sie in unseren Anliegen eine Behinderung ihrer Aufgabe, der Firma eine gute Rendite zu ermöglichen. Regelungen zu Gunsten des Umweltschutzes werden nur dann unterstützt, wenn sie sich wirtschaftlich nicht negativ auswirken.

Als Exekutivmitglieder der Schutzverbandsgemeinden haben wir durch unsere Wahl vom Stimmbürger den Auftrag erhalten, uns für das Wohl der Bevölkerung und der Gemeinden einzusetzen. Dazu gehören der Schutz der Gesundheit und der Erhalt der Lebensqualität ebenso wie die Schaffung guter Rahmenbedingungen für die Unternehmen in unserer Region. So hat der Schutzverband die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens nie in Frage gestellt, aber immer eine faire Abwägung der Schutzinteressen der Menschen mit den Wachstumswünschen des Flughafens gefordert. Eine solche Güterabwägung muss eine Geschäftsleitung, die in erster Linie für das wirtschaftliche Wohlergehen ihrer Unternehmung sorgen will, nicht machen.

Eine Aufgabe des Schutzverbandes ist es deshalb auch, bei den Verantwortlichen des Flughafens und der Fluggesellschaften das Verständnis für die verschiedenen Rollen von Politik und Unternehmen zu vergrössern und dafür zu sorgen, dass der Politik den ihr zustehenden Einfluss auch ausüben kann. Dazu braucht es von allen Seiten eine Sicht auf die Dinge, die weit über den eigenen Tellerrand hinausreicht.

Mit freundlichen Grüssen
Thomas Hardegger

P.P. A

8155 Niederhasli

Immerhin wissen die Bewilligungserteilenden nun, dass sie unter Beobachtung stehen, dass deshalb solche Bewilligungen restriktiv erteilt werden müssen, und dass wirtschaftliche Gründe alleine für eine Bewilligung nicht genügen.

Sicher ist: Ziel des Schutzverbandes bleibt es, im konstruktiven Gespräch mit allen Flughafenbeteiligten für die Anliegen der Bevölkerung einzutreten und Problemlösungen zu entwickeln,

die Gesetze und Regeln einhalten. Dieses Ziel können wir dann erreichen, wenn wir vom Flughafen, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt, den kantonalen Behörden, der Swiss und weiteren Beteiligten als Partner in einem herausfordernden Umfeld wahrgenommen werden und nicht als Gegner, den es auszutricksen gilt. Daran müssen wir arbeiten.

Was ist eigentlich mit den lärmabhängigen Landegebühren los?

Am Flughafen Zürich müssen Flugzeuge pro Landung eine Gebühr bezahlen. Ein Teil dieser Gebühr wird nach dem Lärm bemessen, welcher das Flugzeug macht. So sollen Fluggesellschaften motiviert werden, am Flughafen Zürich – besonders in den Nachtrandstunden – möglichst leise Flugzeuge einzusetzen.

Der Luftverkehr nimmt zwar weiter zu, aber neue Flugzeugmuster machen weniger Lärm als alte. Damit die Lenkungswirkung erhalten bleibt, muss deshalb der Lärmgebührentarif periodisch dieser technischen Entwicklung angepasst werden. Bis zum Jahr 2000 war dies etwa alle 6 Jahre der Fall. Der Schutzverband forderte deshalb im Jahr 2007 den Flughafen auf, den damaligen Tarif zu überarbeiten und reichte bereits damals Vorschläge und Anregungen nach. Trotz vielfachem Nachhaken und allerlei Versprechungen seitens der Flughafenbetreibergesellschaft passierte jedoch jahrelang nichts, bis dann das Bundesamt für Zivilluftfahrt Anfang 2013, also volle 6 Jahre später, einen neuen Tarif genehmigte. Der Schutzverband war zu diesem neuen Tarif nicht konsultiert worden. Der Grund ist offensichtlich: Der neue Tarif hat

keine Lenkungswirkung, obwohl dies in einem früheren Bundesgerichtsurteil gefordert wird. Unser Verband verlangte deshalb auf juristischem Weg, dass eine Gebührenordnung zu erstellen sei, welche den rechtlichen Anforderungen (Lenkungswirkung) genügt, und bekam vor Bundesverwaltungsgericht Ende 2013 weitgehend recht. Allerdings verweigerte das Gericht die Gewährung der aufschiebenden Wirkung: Angewendet wird heute somit der neue, ungeeignete Tarif. Der Flughafen ist aber verpflichtet, einen wirksamen Tarif zu entwickeln, genehmigen zu lassen und anschliessend anzuwenden. Mitte 2014 konnte der Schutzverband zum Entwurf eines solchen Tarifs Stellung nehmen und musste leider feststellen, dass auch dieser neue Versuch nicht geeignet ist, den Einsatz ruhigerer Flugzeuge zu fördern. Trotzdem ist der vom sbfz als ungenügend erachtete Entwurf dem BAZL eingereicht worden. Ob das Bundesamt diesen Entwurf mit einer rekursfähigen Verfügung in Kraft setzen wird oder nicht, und wann das geschieht ist unbekannt. Termindruck spüren weder der Flughafen noch das BAZL, und die unrechtmässigen Lärmgebührentarife werden weiterhin angewendet.

Nächste Delegiertenversammlungen

Die nächste Delegiertenversammlung findet am 24. Juni 2015, 19.30 Uhr, in Oetwil an der Limmat statt. Die Herbst-DV ist auf den 25. November 2015, 19.30 Uhr, in Rümlang geplant.

Stephan Widrig
Chief Executive Officer
Flughafen Zürich AG



Darum braucht es den Schutzverband!

Ein interkontinentales Flughafendrehkreuz kann nicht gegen den Willen der Einwohner in den umliegenden Gemeinden betrieben werden. Dies ist die grundlegende Überzeugung der Geschäftsleitung und der Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG.

Der Schutzverband besteht aus gewählten Behördenvertretern und besitzt dadurch die Legitimation, die Interessen der Bevölkerung der Flughafengemeinden zu bündeln und der Flughafenbetreiberin gegenüber zu vertreten.

Es liegt in der Natur der Sache, dass wir nicht immer gleicher Meinung sind. Jedoch wissen wir zu schätzen, dass der Schutzverband die grosse wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich anerkennt und respektiert. Bei kontroversen Diskussionen in der Vergangenheit hat er sich zudem als konstruktiver Partner erwiesen. Dennoch: Im Interesse unserer Volkswirtschaft muss der Flughafen die Möglichkeit haben, sich auch in Zukunft nachfragegerecht entwickeln zu können. Dafür wird der Dialog mit dem Schutzverband auch inskünftig unerlässlich bleiben.

Der Flughafen Zürich genießt einen grossen Rückhalt in der Bevölkerung, was wir als Privileg erachten. Diesem Umstand wollen wir auch in Zukunft Sorge tragen und mit massgeschneiderten Lärm- und Anwohnerschutzprogrammen die Bevölkerung vor übermässigem Fluglärm schützen.