



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

Halbjahresbericht des Präsidenten anlässlich sbz-Delegiertenversammlung vom 25. November 2015 in Rümlang.

Sehr geehrte Delegierte

In den letzten Monaten sind von den Stakeholdern der Luftfahrt immer wieder die Abstimmungsergebnisse der Flughafenabstimmungen angeführt worden, die doch beweisen sollen, wie vorbehaltlos die Zürcher Bevölkerung hinter dem Ausbau des Flughafen stehen würde. Sie wollen dabei nicht wahrhaben, dass die Bevölkerung und die Gemeinden zwar sehr wohl die Bedeutung des Flughafens anerkennen, gar eine massvolle Weiterentwicklung des Flughafen Zürich unterstützen, aber Pistenausbauten und mehr Nachtrandlärm kritisch gegenüberstehen. Die Zürcher Bevölkerung steht also hinter dem Flughafen. Wie gross er werden soll und wie er betrieben werden soll, ist damit noch lange noch nicht beantwortet. Betrachten wir die Abstimmungen genauer: Bei der Flughafeninitiative 2007 wurde der Bevölkerung im kantonsrätlichen Gegenvorschlag mit dem Instrument ZFI versprochen, dass nie mehr als 47000 Personen vom Fluglärm stark gestört würden und die Bewegungszahl sollte vorläufig unter 320'000 Bewegungen bleiben. Die ZFI-Höhe wurde bestimmt im Wissen um alle eingezonten Wohngebiete und dem damit verbundene Potential für das Bevölkerungswachstum. Damit sollte die Flughafeninitiative mit einer Bewegungsgrenze von 250'000 bekämpft werden. Seit der Abstimmung verharrt die Bewegungszahl der Linienflüge bei etwa 235'000 Bewegungen, der ZFI weist aber über mittlerweile 55'000 stark gestörte Personen aus. Während 62% der Bevölkerung den Versprechen des Gegenvorschlages Glauben schenken und Ja stimmten, verbuchte die Plafonierungsinitiative immerhin 37% Ja-Stimmen.

Die Bevölkerung wolle die Kanalisierung des Lärms, denn sie habe die Fair-Fluginitiative 2009 abgelehnt. Es wird ausgeblendet, dass der Schutzverband und andere Organisationen die Nein-Parole beschlossen haben, weil sie unrealistische Ziele hatte und technisch nicht umsetzbar gewesen wäre. Damit haben auch die eher flughafenkritischen Gemeinden massgeblich zur deutlichen Ablehnung der Fair-Flug-Initiative beigetragen. Auch aus dieser Abstimmung lässt sich schwer eine Zustimmung zu ungebremstem Wachstum ableiten.

Bald wird der Kantonsrat über seine Abstimmungsempfehlung zur Volksinitiative „Pistenausbauten vors Volk“ beschliessen. Die Annahme der Initiative würde ein neues demokratisches Recht schaffen, das auch bei negativen KR-Beschlüssen ein Referendum ermöglicht. Dies allerdings nur bei Beschlüssen zu Pistenausbauten. Die Initiative ist unnötig und willkürlich. Passiert ein Ausbauprojekt den Kantonsrat nicht, dann hat das Projekt sicher einen Mangel und die Ausbauten sind sicher nicht zwingend nötig. Trotzdem ist es schwierig, eine Abstimmungskampagne gegen den Ausbau der Mitbestimmungsrechte des Volkes zu begründen. So gesehen macht ein Abstimmungskampf wohl wenig Sinn. Die Lobbyorganisationen hingegen haben diesen Abstimmungskampf, der noch gar nicht sicher ist, schon begonnen. Bereits wird wieder vor dem Verlust an Arbeitsplätzen und internationalen Flugverbindungen gewarnt, wenn der Flughafen nicht ausgebaut werden könne. Die Flugbewegungs-

zahlen in diesem Jahr bestätigen einmal mehr, dass seit dem Grounding die Linienflüge um 235'000 Bewegungen stagnieren. Der wichtige Abstimmungskampf steht für uns dann an, wenn ein konkretes Projekt zu den Pistenverlängerungen 10/28 und 14/32 vorliegt.

Der Bundesrat hat sich im September über den Beschluss des Kantonsrates, mögliche Pistenverlängerungen aus dem Richtplan zu streichen, hinweggesetzt und den Kanton Zürich angewiesen, den Richtplan entsprechend zu korrigieren. Er missachtet damit nicht nur die in der Bundesverfassung festgelegte Kompetenz der Kantone in Raumplanungsfragen, sondern er missachtet dabei auch das im Raumplanungsgesetz vorgesehene Bereinigungsverfahren bei Differenzen von Bundessachplänen und kantonalen Richtplänen. Er versucht sich in die Argumentation zu retten, dass der Kantonsratsbeschluss nicht sachlich, sondern politisch begründet sei. Genau das hat er aber mit dem Diktat zum Eintrag von Raumsicherungen für Pistenverlängerungsoptionen selber getan. Machen wir uns nichts vor, der Bundesrat hätte auch nach einem Differenzbereinigungsverfahren so entschieden. Aber offensichtlich war mitentscheidend, dass die Projektierung der Pistenverlängerungen so um zwei Jahre verzögert worden wäre. Dass der Bund mehr selber entscheiden will, zeigt sich auch in den Entwürfen zum LFG und des Luftfahrtsberichts des Bundes. Gemäss beiden Dokumenten sollen Kompetenzen zum Bund verschoben werden. Der Schutzverband hat bei beiden Vorhaben dezidiert Stellung bezogen: Die Mitsprache der Direktbetroffenen ist nicht zu einzuschränken, im Gegenteil: sie ist zu verstärken. Gespannt warten wir nun auf den Antrag des Bundesrates ans Parlament zum Luftfahrts-gesetz und die definitive Fassung des Luftfahrtsberichts.

Während das BR 14 aus allen Himmelsrichtungen abgelehnt wird, und vor allem wegen des Widerstands aus Deutschland nicht bewilligt ist, sind die Lärmgebiete im SIL bereits ausgeweitet worden. Bevor die Abgrenzungslinie, die dem Flughafen die Belärmung innerhalb erlauben, und ausserhalb verbieten soll, in Kraft tritt, wird sie bereits zu Gunsten des Flughafens ausgeweitet. Auch hier wird keine Rücksicht auf den vom Kantonsrat festgelegten Richtplan genommen.

Die neue Volkswirtschaftsdirektorin hat sich im Sommer mit ihrem Bekenntnis zur Kanalisierung in die Nesseln gesetzt. An der konsultativen Konferenz am 3. November hat sie die Aussage relativiert und insbesondere dem Positionspapier der 137 Gemeinden aus dem Norden, Osten und Westen Raum zur Diskussion gegeben. Das Papier ist denn auch Anlass, dass Gespräche zwischen den Gemeinden aller Himmelsrichtungen, inkl. der Stadt Zürich, wieder stattfinden.

Auf der Pendenzenliste bleiben unsere Begehren zum Verspätungsabbau und zu den lenkungswirksamen Lärmgebühren. Der Flugplan wird heute so gestaltet, wie wenn die halbe Stunde von 23:00 Uhr und 23:30 für den ordentlichen Flugbetrieb genutzt werden könnte. Die Slotvergabe ist jedoch so einzurichten, dass ohne ausserordentliche Vorkommnisse der Flugbetrieb um 23:00 Uhr abgeschlossen ist. Wenn das an 300 Tagen im Jahr nicht der Fall ist, kann nicht von ausserordentlichen Vorkommnissen gesprochen werden. Wir wehren uns dafür, dass die im Gesetz vorgesehene Nachtruhe auch eingehalten wird und gehen dagegen mit juristischen Mitteln vor.

Bei den lenkungswirksamen Lärmgebühren droht uns nach Einsicht in den Antrag ans BAZL auch Unheil und wir warten auf den längst fälligen Entscheid. Möglich, dass sich der abtretende BAZL-Direktor nicht mehr die Finger daran verbrennen will. Ärgerlich ist, dass damit die vom Gericht als untauglich bezeichnete Lärmgebührenverordnung in Kraft bleibt, weil die aufschiebende Wirkung verweigert wurde. Auch hier sind wir bereit, eine wirkungslose Gebührenordnung erneut anzufechten.

Die Arbeit geht uns nicht aus, der Vorstand bleibt dran und zählt weiterhin auf Ihre Unterstützung. Ich danke Ihnen.

25.11.15 Thomas Hardegger

Präsident Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich