



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

Halbjahresbericht der Präsidentin anlässlich sbfz- Delegiertenversammlung vom 26. Juni 2013 in Winkel

Sehr geehrte Delegierte

Geschätzte Damen und Herren

Auch in den letzten sieben Monaten haben uns unsere Dauerbrenner ZFI, Lärmgebührenmodell, Nachtflugsperrung und Staatsvertrag stark beschäftigt. Lassen Sie mich das Geschehene kurz Revue passieren.

ZFI-Bericht

Bereits ein paar Tage nach unserer letzten Delegiertenversammlung publizierte die Volkswirtschaftsdirektion am 3. Dezember 2012 den ausführlichen ZFI-Bericht 2011 unter dem Titel „Der ZFI im Spannungsfeld von Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum“. Manchmal sei er mit seinem Latein schon am Ende, hat Regierungsrat Ernst Stocker vor den Medien eingeräumt. Der Bericht zeigt nämlich auf, dass im Jahr 2011 die Anzahl der durch Fluglärm stark belästigten / gestörten Personen den Wert von 53'700 erreicht und somit den Richtwert von 47'000 Personen deutlich überschritten hat. 2010 waren es noch 50'800 und 2009 noch 46'800 Personen. Damit waren wir bereits 2011 bei einem um 14% höheren Wert als die 2007 eingeführte Vorgabe.

Anders als vom Regierungsrat dargestellt, kommen wir vom sbfz zum Schluss, dass der Flugbetrieb grösseren Einfluss auf den ZFI-Monitoringwert hatte als die Bevölkerungszunahme. Die Belastung in der Nacht ist deutlich gestiegen und nicht etwa gleichgeblieben. Die Zahl gegenüber 2010 ist „geschönt“ und auf eine neue Berechnungsmethode zurückzuführen, weil neu bei Häusern mit Komfortlüftungen eine höhere nächtliche Dämpfung berechnet wird. Dies führt dazu, dass die Zahl der schlafgestörten Personen um 564 sinkt. Da der Richtwert deutlich überschritten ist, sind gemäss § 3, Abs. 5 des Flughafengesetzes Massnahmen in die Wege zu leiten, damit die Richtwerte eingehalten werden. Die absolut wirksamste Massnahme kann nur heissen, die Bewegungszahlen in den sensiblen Nachtrandstunden, während der halben Stunde für „Verspätungsabbau“ sowie während der Sperrzeiten, zu vermindern. Der ZFI muss Wirkung zeigen und darf nicht bloss ein zahlloser Papiertiger bleiben.

Lärmgebührenmodell

Das Bundesgericht hat die Flughafen Zürich AG in seinem Urteil vom 22. Dezember 2010 zum vorläufigen Betriebsreglement verpflichtet, das Lärmgebührenmodell zu überarbeiten und das neue Modell bis April 2014 umzusetzen. Das Bundesgericht fordert in seinem Urteil eine Wiederherstellung der Lenkungswirkung über eine Revision der Gebührenordnung, eine

Neueinteilung der Flugzeugtypen auf die Lärmklassen sowie die Schaffung von Anreizen für den Einsatz leiserer Flugzeuge zu besonders sensiblen Zeiten.

Mit Entscheid vom 7. Januar 2013 hat das BAZL die Lärmgebühren genehmigt. Was auf den ersten Blick als massive Verschärfung erscheint, entpuppt sich bei genauerem Hinsehen als Mogelpackung. Obwohl die Anzahl der lärmgebührenpflichtigen Landungen stark zunehmen – neu werden 75% der Landungen etwas kosten, heute sind es nur 10%, reduzieren sich die Landekosten pro Lärmklasse massiv. So bezahlt ein Flugzeug der Lärmklasse 4 für eine Landung neu Fr. 10.-- bisher Fr. 200. –. Bei der noch lautereren Lärmklasse 3 reduziert sich der Preis einer Landung von bisher Fr. 400. – auf Fr. 40.--. Lenkungswirksame Lärmgebühren sehen eindeutig anders aus.

Dazu kommt, dass gemäss BAZL-Entscheid die Passagier-Lärmgebühr „Lärmfünliber“ per 1. Januar 2014 zu sistieren oder substanziell zu reduzieren ist. Entfällt auch diese Gebühr, werden Flugzeuge künftig im europäischen Quervergleich bezüglich Lärmgebühr zum Schnäppchenpreis in Zürich landen.

Geschätzte Damen und Herren. Ziel des Schutzverbandes ist der Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm. Die vom BAZL in Kraft gesetzten neuen Tarife und die geplante Aufgabe des Lärmfünlivers zielen genau in die entgegengesetzte Richtung. Rechtsanwalt Peter Ettler hat namens des sbfz am 14. Februar 2013 Einsprache gegen diese Lärmgebührenverordnung erhoben. Das Verfahren ist komplex und mit Fallstricken versehen.

Nachtflugsperr

Die Ausnahmegewilligungen und die damit einhergehenden Störungen der Nachtruhe nehmen zu. Dies hat uns bereits 2012 immer wieder beschäftigt. „Nöd lugg laa“ habe ich Ihnen versprochen.

Wir haben nach neuen Druckmöglichkeiten gesucht. Unterdessen hat uns Peter Ettler ein Vorgehen aufgezeigt, wie man die Verantwortlichen dazu bringen könnte,

- a) mehr Transparenz in den Prozess für die Erteilung der Ausnahmegewilligungen zu erbringen, und
- b) die Flugpläne so zu gestalten, dass die für den Verspätungsabbau reservierte halbe Stunde von 23.00 bis 23.30 Uhr nicht zur Abwicklung von ordentlichen Flügen verwendet wird.

Mit Brief vom 6. Mai hat Peter Ettler auch bereits einen Schlichtungsantrag an den Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten gestellt, welches den vollständigen Zugang zu den Dokumenten ermöglichen soll.

Betreffend Einhaltung Nachsperrzeiten Slotvergabe sehen wir eine Möglichkeit darin, dass das BAZL die nächste Genehmigung der Slotvergabe, insbesondere an den Nachtrandstunden, in Form einer rekursfähigen Genehmigung erlässt.

Staatsvertrag

Dazu fällt mir nur der Titel „Die endlose Geschichte“ ein:

Die Vorgeschichte des Staatsvertrages kennen wir. Die Forderungen des sbfz und der Bündnispartner auch: Kein Pistenausbau, faire Lärmverteilung, die lärmbeeinträchtigten Gemeinden müssen einbezogen werden. Vizepräsident Thomas Hardegger hat im Namen des sbfz die Sistierung der Ratifikation vor der ständerätlichen Kommission vertreten. Am 7. März hat der Ständerat das Abkommen mit

Deutschland überaus deutlich mit 40 : 2 Stimmen genehmigt, im Chor von Zähneknirschern. Ebenfalls hat der Nationalrat dem Staatsvertrag mit 110 : 66 Stimmen zugestimmt. Abgelehnt hat er indes die Minderheitsanträge unserer Zürcher Vertreter. So verlangte Natalie Ricklin die Sistierung des Geschäftes, bis die offenen Fragen zu Lärmverteilung und SIL-Verfahren für die betroffenen Kantone und Regionen innerschweizerisch geklärt sind und Thomas Hardegger stellte den Antrag Rückweisung an die Kommission mit dem Auftrag zur Klärung der offenen Sicherheit, Lärmverteilung und SIL-Verfahren. Über die Ablehnung dieser beiden Anträge bin ich natürlich enttäuscht. Denn damit hat der Nationalrat die Chance vertan, diese noch offenen Fragen vor der Ratifizierung durch die Schweiz zu klären. Grund zur Eile war nämlich überhaupt nicht gegeben, da einerseits Deutschland das Dossier sistiert hat und andererseits die Umsetzung erst auf 2020 geplant ist.

Enttäuscht bin ich natürlich auch, weil alle unsere gemeinsamen Bemühungen vom Schutzverband, der IG Nord, IG West, Region Ost, den AGL-Gemeinden, dem Bürgerprotest Fluglärm Ost, der Fluglärmsolidarität, dem Dachverband Fluglärmenschutz und dem Bürgerprotest Hinterthurgau das Zusammenstehen und mit einer Stimme Vorgebrachte, nichts fruchtete.

Nun seien die Kantone mit dem SIL-Prozess gefordert, hat Frau Bundesrätin Leuthard in der Debatte gesagt. Heute gab der Bundesrat bekannt, dass er eine erste Etappe des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) verabschiedet hat. Erst nach der Ratifikation des Staatsvertrages durch Deutschland sollen dann in einer zweiten Etappe die brisanteren Themen umgesetzt werden. Gut getimt hat Regierungsrat Ernst Stocker auf heute zur Konsultativen Konferenz und am 1. Juli zum Info-Forum Flughafen Zürich eingeladen, und genau dieses SIL-Verfahren ist auf der Traktandenliste. Auch die geplanten Pistenverlängerungen werden uns wieder beschäftigen.

Geschätzte Delegierte, die Arbeit geht uns auch in den kommenden Monaten nicht aus. Wir bleiben dran.

Nun wünsche ich Ihnen eine schöne, erholsame Sommerzeit.

Höri, 26. Juni 2013

Ihre Präsidentin

Ursula Moor