



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

Halbjahresbericht der Präsidentin anlässlich sbfz-Delegiertenversammlung vom 24. November 2010 in Effretikon

Vor knapp 5 Monaten haben Sie mir das Präsidium des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen anvertraut. Als Kantonsrätin und Gemeindepräsidentin von Höri einerseits, als Gemeindedelegierte und Vorstandsmitglied andererseits ist mir das Dossier Flughafen aus vielen Perspektiven bekannt, als sbfz-Präsidentin ist es mir noch näher gekommen. Ich möchte im Folgenden die thematischen Schwerpunkte der vergangenen fünf Monate Revue passieren lassen.

SIL

Bereits nach den Sommerferien kam „dicke Post“ aus Bern. Vom 23. August 2010 bis am 29. Oktober 2010 lag das SIL-Objektblatt Flughafen öffentlich auf. Der SIL ist ein etwas harzig verlaufendes Projekt des Bundes. Es zieht sich schon lange hin. Es wurde einst mit 19 verschiedenen Betriebsvarianten präsentiert, teils auf dem bestehenden Pistensystem, auf Pistenverlängerungen oder sogar auf einem Parallelpistensystem basierend. Sie kennen die Hintergründe und ich muss nicht weiter ausführen, von welcher grosser Bedeutung der Inhalt dieses Objektblattes ist. Es dient nicht nur als Grundlage für künftige Betriebsreglemente des Flughafens und ist deshalb für die Bevölkerung von grosser Bedeutung.

Das SIL-Objektblatt legt heute die Flughafeninfrastruktur von morgen fest und schränkt dabei die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden ein. Es ist in dieser Form lediglich Entwicklungskorsett für die Gemeinden statt Lärmkorsett für den Flughafen.

Der Schutzverband hat das Objektblatt zusammen mit seinem langjährigen juristischen Fachexperten RA Dr. Peter Ettler im Detail analysiert und dessen Erkenntnisse im Vorstand intensiv und sorgfältig diskutiert. Das Ergebnis dieser Arbeit ist Ihnen bekannt. Ich möchte die wichtigsten Anträge ans Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL noch einmal betonen:

- Dem SIL Objektblatt ist ein Umweltverträglichkeitsbericht beizulegen.
- Auf Pistenausbauten ist generell zu verzichten, da die heutige Kapazität des Flughafens auf sehr lange Zeit hinaus genügt. Die Variante J opt., welche Pistenverlängerungen beinhaltet, ist zu streichen.
- Am Verzicht auf eine Parallelpiste ist festzuhalten.
- Die – noch immer zu kurzen – Nachtsperrezeiten sind strikte einzuhalten. Die im Objektblatt enthaltene Aufweichung (Ausnahmeregelung von 23.30 Uhr bis 00.30 Uhr) ist zu streichen.

- Während der Nacht- und Nachtrandstunden sind nur hubrelevante Flugbewegungen zuzulassen. Die Anzahl der Nachtflugbewegungen (ab 22.00 Uhr) ist auf die heutige Zahl von 10`100 pro Jahr zu begrenzen.
- Die Lärmbelastung durch den Flughafen soll laufend sinken, von den künftig leiseren Flugzeugen soll auch die Bevölkerung profitieren. Im Objektblatt ist festzuhalten, dass für den Flughafen Reduktionsziele bezüglich Lärmbelastung festzulegen sind.
- Die festgelegten Abflugrouten sind nicht nur nachts, sondern auch tags bis zu einer Höhe von 8`000 Fuss einzuhalten.
- Die Flugrouten dürfen im Nahbereich des Flughafens nicht streuen (Lärmteppich).
- Technische Fortschritte, die zur Lärminderung beitragen sind konsequent anzuwenden.

Wie an unserer Delegiertenversammlung letzten Juni in Aussicht gestellt, haben wir Ihnen diese Stellungnahme zur Verfügung gestellt. Sie haben davon Gebrauch gemacht und sie mit ihren spezifischen Anliegen ergänzt oder angepasst. Auch seitens der Bevölkerung sind zahlreiche Stellungnahmen ans BAZL geflossen. 15`000 insgesamt, wie Sie den Medien entnehmen konnten. Dafür möchte ich mich bei Ihnen allen bedanken.

Richtplan

Parallel dazu lag der Richtplan Kanton Zürich, Teilrevision Kapitel 4.7.1 - ebenfalls mit Frist bis zum 29. Oktober – öffentlich auf. Der sbfz hat dazu drei Anträge formuliert:

- **1. Zum Drehkreuzbetrieb**
- **2. Zur Abgrenzungslinie** (Bei der Berechnung resp. Festsetzung der Abgrenzungslinie ist auf die SIL-Betriebsvariante J opt. und somit auf mögliche Pistenverlängerungen zu verzichten.
- **3.** Im Richtplan ist die Pflicht des Kantons festzuschreiben, sich gleichermassen auch flughafenseitig für Massnahmen hinsichtlich des Lärmschutzes einzusetzen.

Zu beiden Elementen haben wir auf Stufe Bund und Kanton Stellung bezogen, letztmals am 9. November 2010 anlässlich des 6. Info-Forums Flughafen. Der Ball liegt nun wieder bei der Verwaltung. Die Entwürfe werden angepasst. Die Richtpläne, insbesondere in den Kantonen Aargau und Zürich, müssen vom Parlament genehmigt werden. Da steht uns noch eine politische Debatte bevor. SIL-Objektblatt und die Richtpläne werden aufeinander abgeglichen mit dem Ziel, beide gleichzeitig dem Bundesrat zur Verabschiedung vorzulegen. Der Bundesrat wird voraussichtlich 2012 darüber beschliessen.

Lärmgebührenmodell

Erinnern Sie sich noch an die verschiedenen Voten meines Vorgängers Peter Staub, der an Delegiertenversammlungen beim Thema Lärmgebührenmodell immer wieder zwischen hoffen und resignieren stand. So äusserte er sich z.B. noch im Juni 2009 zuversichtlich: „Wir dürfen mit einer gewissen Genugtuung feststellen, dass nun etwas vorgesehen ist. Ich bin mir aber bewusst, dass noch viel politischer und unternehmerischer Wille nötig ist, um zum Ziel zu kommen.“ Und dann die Resignation in seinem letzten Bericht. „Das von Herrn Kern in Aussicht gestellte Abschiedsgeschenk an mich entpuppt sich als eigentlicher Rohrkrepiierer. Warum? Schon seit über 10 Jahren ist in dieser Sache nichts passiert (trotz mehrmaligen Interventionen des sbfz).“

Doch dann endlich! Am 7. September kündigt der Flughafen an, dass er die lärmabhängigen Landegebühren erhöhen wird. Gut Ding will Weile haben, dachten wir uns. Doch bei genauerer Betrachtung machte sich grosse Ernüchterung breit. Die angekündigte Verdoppelung der Gebühren für die lärmigsten Klassen 1 und 2 per Sommerflugplan 2011 wird wahrscheinlich gar niemanden betreffen, denn bereits 2009 waren weniger als 1% der Flugzeuge, die in Klotten landeten in diesen lärmigen Klassen eingeteilt. 88% dieser Flugzeuge bezahlten bereits in den vergangenen Jahren gar keine Lärmgebühren und werden das bis 2015 auch nicht tun müssen.

De facto ändert sich somit durch die angekündigte Veränderung gar nichts!

ZFI: Zahnloses Instrument?

Der ZFI hatte von Beginn weg eine schwere Geburt. Sie erinnern sich an die Plafonierungsinitiative, welche 2004 eingereicht wurde und die Beschränkung auf 250'000 Flugbewegungen jährlich forderte. Der Regierungsrat lehnte die Initiative ab und entwickelte mit dem ZFI ein Gegenkonzept. Lärmplafonierung statt Bewegungsplafond war das Motto. Höchsten 47'000 Personen dürften demnach übermässigem Fluglärm ausgesetzt sein oder in den Worten der Erfinder: Vom Fluglärm belästigt bzw. gestört werden.

Der ZFI stand von Beginn weg in der Kritik. Sei es die intransparente und komplizierte Berechnungsweise oder die Frage der Wirkung. Dennoch hat ihn der Kantonsrat unterstützt und das Stimmvolk im November 2007 angenommen, die Plafonierungsinitiative hingegen verworfen. Der erste ZFI Bericht – 2008 erschienen und das Jahr 2007 untersuchend – musste noch nicht Alarm schlagen. Aber bereits vor einem Jahr musste die Regierung eingestehen, dass 2008 der Richtwert von 47'000 Personen überschritten wurde. Einschränkungen für den Flughafen (was der ZFI eigentlich vorsehen würde) wurden nicht beschlossen. Stattdessen sollten die Gemeinden ihren Tribut zollen, indem kein neues Siedlungsgebiet für Wohnzwecke mehr ausgeschieden, bestehende Wohnzonen abgewertet und Bauverbote verhängt werden sollten.

Am 9. November 2010 konnte die Regierung für das Jahr 2009 Entwarnung geben. Das Monitoring fiel unter den Richtwert. Die Freude ist dennoch getrübt, denn

- Die Flugbewegungen haben von 2008 bis 2009 um 4,3% abgenommen, die Passagierzahlen jedoch nur um 0,8%. Daraus ist klar ein Trend zu grösseren Flugzeugen und dadurch zum Drehkreuzbetrieb

des Flughafens abzulesen. Dass damit immer mehr volkswirtschaftlich uninteressante Transitpassiere unsere Lärmbelastung (mit-)verursachen, ist ärgerlich und auch wirtschaftlich riskant.

- Gegenüber dem Referenzjahr 2000 hat die Zahl der tagsüber belästigten Menschen um 12'686 oder 28,9% abgenommen. Die in der Nacht im Schlaf stark gestörten Personen (Aufwachen) haben demgegenüber lediglich um 144 oder 0,8% abgenommen. Es besteht somit die Tendenz, Flüge vermehrt in den besonders sensiblen Nachtstunden abzuwickeln. Es muss deshalb besonders darauf geachtet werden, dass ausserhalb der zulässigen Nachtbetriebszeiten nicht mit Sonderbewilligungen noch zusätzliche belastende Starts und Landungen ermöglicht werden.

Die Regierung hält an ihrem Kurs fest und will die Gemeinden in die Pflicht nehmen. Neu auch die Hauseigentümer, welche zu Schallschutz-Sanierungen motiviert werden sollen. So geht das nicht! Auch der Flughafen muss seinen Teil dazu beitragen. Vor allem, weil gut umsetzbare Konzepte vorliegen. Beispielsweise der Verzicht auf Pistenausbauten.

Nachtflugsperrre

Am 29. Juli 2010 ist die verlängerte Nachtflugsperrre in Kraft getreten. Das Bundesgericht hat verfügt, dass der Beschwerde gegen das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in Sachen provisorisches Betriebsreglement keine aufschiebende Wirkung zukommt. Somit gilt ab 1. September von 23 bis 6 Uhr die Nachtflugsperrre. Einzige Ausnahme: Für Verspätungen im Flugverkehr sind Starts und Landungen bis 23.30 erlaubt.

Mit wachen Augen werden wir die Flugbewegungen während der Nachtflugsperrzeit beobachten. Diese werden jeweils monatlich im Lärmbulletin veröffentlicht. Wir werden die Handhabung der Ausnahmegewilligungen kritisch hinterfragen.

Ausblick 2011

Nach dem Rückblick auf thematische Schwerpunkte in den letzten fünf Monaten möchte ich auch einen kurzen Ausblick ins Jahr 2011 gewähren. Im Zentrum steht ganz klar die anstehende Volksabstimmung im Kanton Zürich zur Behördeninitiative „Kein Neu- und Ausbauten von Pisten“ und dem aus dem Süden lancierten Gegenvorschlag. Der sbfz und zahlreiche Gemeinden haben das Anliegen Pistenausbau-Stopp stets unterstützt. Viele der uns angeschlossenen Gemeinden haben auch die Behördeninitiative unterstützt. Mit langem Atem und Ausdauer konnten wir das Geschäft vorantreiben und fanden 2009 auch im bürgerlich dominierten Kantonsrat eine Mehrheit. Nun liegt das Wort beim Stimmvolk. Es ist die letzte Chance, unser Anliegen „Pistenausbau-Stopp“ gesetzlich zu verankern, ein deutliches Signal nach Bern zu senden und dadurch Variante J aus dem SIL-Objektblatt zu streichen. Wir werden in dieser Angelegenheit nicht alleine kämpfen. Wir sind angewiesen auf eine breite Front. Wir wollen regionsspezifische Interessen und Grabenkämpfe hinter uns lassen. Nur so können wir unser Ziel erreichen und gegen die mächtige Flughafenlobby obsiegen. Die Bürger- und die Behördenorganisationen im Norden, Osten und Westen des Flughafens arbeiten deshalb zusammen. Wir werden eine gemeinsame Kampagne führen, geeint auftreten und gemeinsam gegen Pistenausbauten kämpfen. Uns steht ein spannendes Jahr bevor.

Mitgliederbestand per November 2010

69 Gemeinden mit 246`398 Einwohnern

2 Ortsgruppen

Diese breite Interessenvertretung von 69 Gemeinden in Osten, Norden und Westen gibt Stärke und ich freue mich, diesem Verband vorstehen zu dürfen.

Die ersten Monate als Präsidentin waren intensiv, spannend und vielseitig. Ich habe festgestellt, dass ich an meiner Seite eine Vorstandskollegin/ und –Kollegen habe, die mich tatkräftig unterstützen. Herzlichen Dank.

Ebenso bedanke ich mich ganz herzlich bei der Geschäftsstelle mit Röbi Bänziger und Frau Widmer für ihr Engagement.

Ihnen, sehr geehrte Delegierte, danke ich für das Vertrauen in unsere Arbeit. Gemeinsam werden wir weiterhin alles daran setzen, damit wir dem Auftrag unserer Bevölkerung auch zukünftig nachkommen werden.

Ich wünsche Ihnen und Ihren Angehörigen eine besinnliche Adventszeit, schöne Festtage, viel Glück und gute Gesundheit im neuen Jahr.

Höri, 24. November 2010

Ihre Präsidentin

Ursula Moor