

sbfz – Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich
Eine Interessengemeinschaft von 69 Gemeinden

Flughafeninitiativen

(Peter Staub)

Es sind einige Initiativen eingereicht worden, die die gemeinsame Absicht haben, dem Flughafen Beschränkungen aufzuerlegen.

Ich möchte nicht alle Vorstösse im Detail erklären, sondern mich auf die beiden Behördeninitiativen beschränken.

Warum dies? Weil diese beide Behördeninitiativen praktisch identisch mit den schon seit Jahren erhobenen Forderungen des sbfz sind. So gesehen sind sie nichts neues, aber nachdem diese Forderungen in der Politik des Regierungsrates des Kantons Zürich in keiner Art und Weise ihren Niederschlag gefunden haben, musste das Mittel der Behördeninitiative ergriffen werden. Es ist zu erwarten und eigentlich unerlässlich,

dass das zuständige Gremium, nämlich der Kantonsrat, die breit abgestützten Meinungen der Gemeinden in seine Überlegungen einbeziehen muss. Es ist auch jetzt der richtige Zeitpunkt für diese Initiativen; diskutiert doch der Kantonsrat über den Gegenvorschlag des Regierungsrates zur Volksinitiative (250'000 Bewegungen).

Die beiden Behördeninitiativen, die leider aus regionalpolitischen Gründen nicht zusammengelegt werden konnten, zielen auf das gleiche Ziel hin: einen weiteren unnötigen Ausbau des Flughafens zu verhindern. Die bereits eingereichte Behördeninitiative – 320'000 Bewegungen pro Jahr und 8 Stunden Nachtruhe – geht davon aus, dass mit ihren Forderungen genüge getan ist, um ein Wachstum zu verhindern.

Die kurz vor der Einreichung stehende Behördeninitiative – Keine Neu- und Ausbauten von Pisten – soll zusätzlich verhindern, dass unerwünschte «Manipulationen» am An- und Abflugverfahren möglich sind.

Diese beiden Initiativen bieten Gewähr, dass der Flughafen Zürich gegenüber heute noch Wachstum generieren kann, eine Planungssicherheit bietet und der Schutz der Bevölkerung im Rahmen des Möglichen gewährleistet ist. Zur Erinnerung sei nochmals erwähnt, dass der Flughafen unter diesen Bedingungen bis zu den Jahren der Hochkonjunktur ca. 2001 bestens betrieben werden konnte. Dies auch, was sehr wichtig ist, zu Gunsten der Wirtschaft.

Fazit:

Diese beiden Behördeninitiativen bieten Gewähr zu einer langfristigen, nachhaltigen Flughafenpolitik.

Liebe sbfz-Mitglieder,
liebe Leserinnen und Leser,

Sie haben seit längerer Zeit kein Informationsblatt mehr von uns erhalten. Daraus zu schliessen, der sbfz habe keine oder nur ganz wenige Aktivitäten unternommen ist nicht ganz abwegig. Warum dies eigentlich? Die Flughafen Diskussion ist in eine Sackgasse geraten, weil einfach keine neuen, relevanten Vorgaben existieren, die nicht schon einige Mal (zer-)diskutiert worden sind. Im Weiteren ist es auch eine Tatsache, dass die Flughafenproblematik «im stillen Kämmerlein» diskutiert wird und die BürgerInnen sowie die Gemeinden und deren Institutionen vollkommen ignoriert werden. Wir werden über Massnahmen, Entscheide und Vorgehensweise wohl orientiert, aber echt in den Prozess einbezogen zu werden, kann man vergessen. Ich gebe zu, dass, seit es Dutzende von Bürgerorganisationen und Gemeindegruppierungen gibt, es einerseits schwieriger geworden ist, zu orientieren, auf der anderen Seite dies zum Anlass genommen wird, um eben gar niemanden miteinzubeziehen. Eine Tatsache, auf die ich schon früher hingewiesen habe. Die Zersplitterung der Kräfte hat nicht zu einer erhöhten, schon gar nicht zu einer geschlossenen Schlagkraft geführt. Man könnte dem sbfz nun den Vorwurf machen, dass er dies nicht verbindern konnte. Der sbfz hat schon vor Jahren seine Präferenzen bekannt gegeben und diese von seiner Delegiertenversammlung genehmigen lassen. Lange wurde auf dieser Basis Politik gemacht, leider kamen dann Partikularinteressen zum Tragen und diese zu bündeln ist ein Ding der Unmöglichkeit.

Ich bin aber überzeugt, dass die sbfz-Flughafenstrategie schlussendlich obsiegen wird, d. h. die meisten Massnahmen in dieser/unserer Richtung umgesetzt werden (müssen).

Mit freundlichen Grüssen



Peter Staub, Präsident sbfz

Der Gegenvorschlag der Regierung: der Zürcher Fluglärm-Index

Als Gegenvorschlag zur Plafonierungsinitiative schlägt die Zürcher Regierung vor, eine Obergrenze (47'000) der Anzahl Personen festzulegen, die vom Fluglärm «stark belästigt» oder «stark schlafgestört» sind. Diese Anzahl wird berechnet, und nicht durch Umfragen erhoben. Folgende Annahmen werden für diese Berechnungen verwendet:

- Ob man «stark belästigt oder schlafgestört» ist oder nur «mittel» oder «schwach» hängt von einem berechneten Schallbelastungsmass am Wohnort ab (angegeben in L_{eq}). Einzelne laute Flugzeuge drücken dieses Mass schneller in die Höhe als viele leisere. Die Anzahl der Flugzeuge, ihre Zusammensetzung nach Typen («Flottenmix») und ihre Flughöhe spielen eine wichtige Rolle.
- In dicht besiedelten Gebieten gibt es natürlich mehr Betroffene als in dünn besiedelten. Die Frage, wo wie viele Leute wohnen und wo die startenden und landenden Flugzeuge durchfliegen, ist deshalb der zweite entscheidende Faktor.

Die Obergrenze von 47'000 Personen wurde so festgelegt, dass sie bei der Bevölkerungsdichte und -verteilung von 2000, dem Flottenmix und den Abflugrouten von 2004 und 325'000 Bewegungen pro Jahr erreicht würde.

Wird die festgesetzte Anzahl stark gestörter Personen erreicht, dann «muss der Kanton . . . nach Massnahmen suchen», um den Index wieder zu senken. Welche Möglichkeiten stehen zur Verfügung?

- Umverteilen der Flugbewegungen über weniger dicht besiedeltes Gebiet. Dadurch werden weniger Leute noch stärker betroffen. Bei bereits stark Betroffenen haben zusätzliche Belastungen rechnerisch keine Auswirkungen mehr. Zu beachten ist dabei, dass weiterhin über dicht besiedeltes Gebiet geflogen werden kann. Wenn die Schallbelastung dort auch nur ganz knapp unter den Grenzwert sinkt, werden dort «stark Betroffene» zu «mittel Betroffenen» und somit nicht mehr mitgezählt.
- Auffächern der An- und Abflugrouten. Durch das Verteilen des Lärms über weite Gebiete können über weite Flächen die Spitzenbelastungen unter

das kritische Mass gesenkt werden. Stark Betroffene werden zu mittel Betroffenen und somit nicht mehr mitgezählt.

- Anderer Flottenmix. Aufgrund des gewählten Lärmmasses trägt z. B. eine MD 11 gleichviel zur Belästigung bei wie rund 28 Airbus 320. Die nächste, noch ruhigere Flugzeuggeneration ist bereits in Entwicklung. Folglich werden mit dem modernsten Flottenmix beinahe beliebig viele Starts und Landungen möglich sein.
- Umsiedeln der Wohnbevölkerung. Wie realistisch diese Option ist, beurteilen Sie bitte selber.

Was passiert, wenn der Fluglärmindex überschritten wird und keine Massnahmen ergriffen werden oder diese Massnahmen nicht greifen? Es ist

immerhin zu bedenken, dass der Bund für die Luftfahrt zuständig ist, nationale Interessen gewichtet wird und nicht jedes Jahr irgendwie eingreifen wird.

Die Antwort auf diese Frage ist völlig offen. Es ist zu befürchten, dass der ZFI eine Zahl wird ähnlich den Ozongrenzwerten oder derjenigen der Schwebstaubbelastung. Diese werden jedes Jahr massiv überschritten, und es passiert schlicht und einfach nichts.

Fazit:

Der ZFI bietet eine Menge Information über die Entwicklung der Fluglärmbelastung der Bevölkerung. Aber er ist kein taugliches Rezept zur Verringerung oder auch nur zur Plafonierung dieser Belastung.

Luzius Schöb
ist Gemeindepräsident von Buchs



Darum braucht es den Schutzverband!

Die neue Zauberformel «Fluglärmindex ZFI» scheint die Lösung für eine Emissionskanalisierung zu sein, bei der eine minimale Bevölkerungszahl bis zum Grenzbereich belastet werden soll. Ein professorales Werk. Das Ei des Kolumbus scheint gefunden – die Werbetrommeln laufen.

Hier zeigt der Schutzverband seine Stärken. Offen gegenüber neuen Szenarien und Lösungsvorschlägen analysiert und bewertet er Vor- und Nachteile. Die unterschiedlichsten Interessen der Mitgliedergemeinden abwägend nimmt er Stellung, erarbeitet breit abgestützte Vorschläge und kommuniziert diese. Durch die breite Abstützung erlangt der

Schutzverband politisches Gewicht. Für die Flughafenverantwortlichen ist er ein ernst zu nehmender Partner.

Die Gemeinde Buchs steht klar für den Flughafen. Bereits heute erfolgt ein Grossteil der Starts nach Westen und viele spätabendliche Überflüge beschallen unsere Region. Grenzenloses, quantitatives Wachstum der Flugbewegungen auch über unsere Region ist nicht die Lösung. Der Gemeinderat Buchs unterstützt deshalb vehement die Begrenzung der Flugbewegungen auf 320'000 pro Jahr, weil diese Grösse glasklar messbar ist und langfristig für den Flughafen und die Regionen zu qualitativem Wachstum führt. Der technologische Fortschritt beim Bau von leiseren Flugzeugen soll der Bevölkerung zu Gute kommen und nicht dazu führen, dass die Flugbewegungen ins Unermessliche wachsen. Zudem unterstützt der Gemeinderat die Forderung nach Fluglärmverteilung als ganz kleinen Schritt in Richtung Verursacherprinzip. Unsere Anliegen gegenüber dem Flughafen zu vertreten ist alleine äusserst schwierig, ja unmöglich und übersteigt unsere Ressourcen. Darum braucht es den Schutzverband. Professionalität, breite politische Abstützung und ein sehr gutes Gespür für Machbares zeichnen ihn aus. Buchs ist vertreten und wird vertreten.