

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

Staatsvertrag mit Deutschland: Ein zweischneidiges Schwert

Der neue Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland hat Wellen geschlagen. Die öffentliche und mediale Debatte dazu war intensiv und mitunter emotional. Nicht alles, was dazu geschrieben wurde, stimmt. Gerade mit Blick auf die Umsetzung des Vertrags ist Sachlichkeit und Durchhaltevermögen der Gemeinden gefragt.

Der am 2. Juli 2012 paraphierte Staatsvertrag hat die Debatte über die Verteilung des Fluglärms, den Betrieb und die Infrastruktur des Flughafens neu entfacht. Er wird das Flugregime um Zürich-Kloten spätestens ab 2020 zweifelos verändern. Wichtigste Neuerung ist die Ausdehnung der Sperrzeiten: An Wochentagen sind zwischen 18.00 und 6.30 Uhr (bisher 21.00 bis 7.00 Uhr) und an Wochenenden zwischen 18.00 und 9.00 Uhr (bisher 20.00 bis 9.00 Uhr) Anflüge über deutsches Gebiet unter-

sagt. Hingegen wird die Anzahl der zugelassenen Flugbewegungen nicht begrenzt, obschon dies von deutscher Seite oftmals gefordert wurde.

Das Departement für Verkehr, Energie und Umwelt hat zwischenzeitlich eine Vernehmlassung zum Staatsvertrag eröffnet, bevor dieser zwecks Ratifizierung ans Parlament überwiesen wird. Im Rahmen dieser Vernehmlassung können sich alle interessierten Kreise – auch Gemeinden oder Behördenorganisationen – mit Frist per 25. Oktober 2012 zur Vorlage äussern.

Auswirkungen des Staatsvertrages ungewiss

In der medialen Diskussion zum Staatsvertrag wurde schon vieles gesagt. Nicht alles kann man für bare Münze nehmen. Sicher ist, dass der Staatsvertrag der Schweizer Bevölkerung eine zusätzliche Hypothek aufbürdet, da insbesondere während der betriebsintensiven und lärmsensiblen Stunden ab 18.00 Uhr abends deutlich mehr Flüge über Schweizer Gebiet geführt werden müssen. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt spricht von mindestens 20'000 Flügen pro Jahr. Entscheidend wird nicht nur sein, wie während diesem Zeitfenster die Landungen, sondern auch wie die Starts verteilt werden.

Der Flughafen hat seine Wunschliste bereits präsentiert. Mit Verlängerungen der Pisten 28 und 32 sollen die Flugbewegungen über dem Norden und dem Westen sowie neu noch stärker über dem Osten kanalisiert werden. Vergessen wird indes oft, dass dies weder vertraglich festgelegt noch betrieblich nötig ist, um den Staatsvertrag einzuhalten. Es liegt auf der Hand, dass die Flughafen Zürich AG die Vereinbarung mit Deutschland als Vorwand nimmt, um erstens ihre Ausbaupläne und zweitens ihr favorisiertes Betriebsregime durchzusetzen.



*Liebe sbfz-Mitglieder
Liebe Leserinnen und Leser*

In der Flughafenpolitik ist erneut ein langer Atem gefragt. Der neue Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland hat alte Diskussionen neu aufleben lassen. Ich erwarte in der Flughafenpolitik an verschiedenen Fronten eine neue Dynamik. Erstens muss geklärt werden, wie die neu über die Schweiz zu führenden Anflüge genau verteilt werden. Der sbfz stellt sich auf den Standpunkt, dass alle Regionen Teil der Lösung sein müssen. Zweitens wird das neue Lastenkonzept den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt beeinflussen. Und drittens – davon müssen wir ausgehen – wird der Flughafen Pistenverlängerungen projektieren, wozu der Regierungsrat, der Kantonsrat und allenfalls auch das Zürcher Stimmvolk angehört werden.

Es ist von grosser Bedeutung, dass bei den anstehenden Debatten die Interessen der Gemeinden und die Stimme der Bevölkerung ein offenes Ohr finden. Ich werde mich gemeinsam mit den Fluglärmorganisationen im Osten, Westen und Norden für eine faire Umsetzung des Staatsvertrages ohne Pistenverlängerungen stark machen. Ich wünsche dazu dem reaktivierten Bündnis für eine nachhaltige Flughafenentwicklung und allen Gemeinde-delegierten einen langen Schnauf!

Mit freundlichen Grüssen

P.P. A

8155 Niederhasli

Behörden- und Bürgerorganisationen erneut vereint

Der sbfz wird sich gemeinsam mit den Behörden- und Bürgerorganisation im Westen, Norden und Osten dafür einsetzen, dass die Interessen der Gemeinden und der lärmgeplagten Bevölkerung in der bevorstehenden Verteildiskussion und der zu erwartenden Debatte zum Ausbau der Pisten berücksichtigt werden. Mit dem abstimmungserprobten «Bündnis für eine nachhaltige Flughafenentwicklung» werden wir uns solidarisch dafür stark machen, dass der Flughafen keine Pistenverlängerungen durchsetzen kann und alle Himmelsrichtungen Lasten übernehmen. Ganz besondere Aufmerksamkeit verdient in diesem Zusammenhang die Anpassung des Objektblattentwurfs des «Sachplans Infrastruktur Luftfahrt», der anfangs Oktober vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) publiziert worden ist, und neue An- und Abflugkonzepte enthält.

fenentwicklung» werden wir uns solidarisch dafür stark machen, dass der Flughafen keine Pistenverlängerungen durchsetzen kann und alle Himmelsrichtungen Lasten übernehmen. Ganz besondere Aufmerksamkeit verdient in diesem Zusammenhang die Anpassung des Objektblattentwurfs des «Sachplans Infrastruktur Luftfahrt», der anfangs Oktober vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) publiziert worden ist, und neue An- und Abflugkonzepte enthält.

Michael Künzle,
Stadtpräsident Winterthur
und Präsident Region Ost



Darum braucht es den Schutzverband!

Die Schweiz und Deutschland haben einen Staatsvertrag zum Flugverkehr ausgehandelt. Er hat zur Folge, dass jährlich 20'000 zusätzliche Anflüge in die Schweiz umgelagert werden. Ungelöst ist die Frage, wie diese Flugbewegungen bei uns verteilt werden sollen.

Diese Frage stellt sich unabhängig davon, ob der Staatsvertrag ratifiziert wird. Lehnt das Parlament den Staatsvertrag ab, ordnet Deutschland die Reduktion der Anflüge über eigenem Gebiet eigenmächtig an, so dass wir letztlich gleich weit sind: Wir kommen nicht darum herum, das Problem der Fluglärmverteilung schweizintern zu lösen. Endlich!

Die Fluglärmverteilung bei uns regelt der Staatsvertrag nicht. Es steht nirgends geschrieben, dass dafür die Pisten 10/28 und 14/32 verlängert und alle zusätzlichen Anflüge über den Osten oder via gekröpfter Nordanflug abgewickelt werden müssen; die Bundesbehörden und Flughafenverantwortlichen wollen das einfach so.

Der Schutzverband kämpft für eine gerechte Fluglärmverteilung. Norden, Osten, Westen und Süden müssen die Flugverkehrsmissionen gemeinsam tragen. Diese Solidarität ist Grundvoraussetzung für einen erfolgreichen Flughafen. Ein Flughafen, der in der Bevölkerung Rückhalt hat.

Der Osten dankt dem Schutzverband für sein Engagement und die partnerschaftliche Zusammenarbeit.

Vorerst im Verborgenen, aber unheimlich wichtig: Die Luftfahrtgesetz-Teilrevision II

Momentan bereitet das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) einen zweiten Schritt der Teilrevision des Luftfahrtgesetzes (SR 748.0) vor. Das tönt harmloser, als es tatsächlich ist.

Die vorgesehenen Änderungen beinhalten nämlich wesentliche Kompetenzverschiebungen weg von den Kantonen hin zum Bund. So will der Bund künftig mit der Vergabe der Betriebskonzession folgende Rahmenbedingungen vorschreiben:

- Welche Spitzenkapazität der Flughafen erreichen muss.
- Welche Lage und Dimensionierung das Pistensystem haben soll.
- Wie die An- und Abflugrichtungen festzulegen sind.
- Wie die Betriebszeiten festzulegen sind.

Die Betriebskonzession für den Flughafen Zürich ist zwar bis 2051 bereits erteilt. Das BAZL plant jedoch, die neu vorgesehenen Bundesregelungen trotzdem früher durchzusetzen. Dies kann aufgrund eines Bundesbeschlusses nach Art. 29 Abs. 2 des Parlamentsgesetzes geschehen.

Insbesondere bedeutet das, dass der Kanton Zürich (Regierung, Parlament, Bevölkerung) künftig weder auf die

bauliche Ausgestaltung der wesentlichen Flughafeninfrastruktur (z. B. Pistenverlängerungen) noch auf den Flughafenbetrieb (Nachtflugsperrezeiten, An- und Abflugrouten) Einfluss nehmen kann. Das unbequeme Flughafengesetz des Kantons Zürich wird einfach ausgehebelt. Alles kann «von Bern» diktiert werden.

Der neu vorgesehene Gesetzestext ist bereits weitgehend erstellt. Er wurde vom BAZL zusammen mit allen massgebenden Aviatikkreisen, jedoch ohne Miteinbezug der Schutzverbände oder auch des Bundesamtes für Umweltschutz erarbeitet. Die Interessen der Aviatikwirtschaft sind somit aufs beste berücksichtigt, die betroffene Bevölkerung hatte jedoch bis jetzt nichts zu sagen.

In einem nächsten Schritt wird der Gesetzesentwurf nach der Behandlung im Bundesrat in die offizielle Vernehmlassung gehen, bevor er dann im eidgenössischen Parlament behandelt und verabschiedet wird. Offenbar soll mit diesem brisanten Geschäft zugewartet werden, bis der Staatsvertrag mit Deutschland vom Parlament genehmigt ist.

Für uns empfiehlt es sich, im kommenden offiziellen Vernehmlassungsverfahren den vorgeschlagenen Gesetzestext präzise zu analysieren und dann eine kompetente Eingabe zu deponieren.