



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

Halbjahresbericht und persönlicher Rückblick auf 6 Jahre als Präsident des sbfz anlässlich der sbfz-Delegiertenversammlung vom 1. Juli 2020 in Buchs.

Bevor ich auf das Hauptereignis dieses Halbjahres eingehe, erläutere ich kurz, was der Vorstand, das Präsidium und die Geschäftsstelle in dieser Zeit geleistet haben.

- Seit der DV haben 2 Vorstandssitzungen stattgefunden, nach dem Lockdown haben wir auch zweimal online Zirkularbeschlüsse gefasst.
- Drei Medienmitteilungen wurden verfasst und verbreitet; zum Flughafenbericht und ZFI mit einer korrigierten Berechnungskarte der Lärmbetroffenen, zum Gerichtsurteil zur Slotfreeze-Verfügung des BAZL, die den unrechtmässigen Zustand mit dem Nachtlärm bestätigte, das uns aber aus formellen Gründen nicht recht gegeben hat, sowie zur Einsprache des sbfz bezüglich Umrollung Piste 28.
- Die Auswertung des jährlichen, halboffiziellen Fluglärmberichtes des Flughafens ging an Vorstand und Delegierte - Hauptergebnis ist, dass die angepassten lenkungswirksamen Lärmgebühren möglicherweise tatsächlich die Anzahl der Verspätungen reduzieren können, verlässliche Aussagen sind aber erst nach Normalisierung des Flugbetriebes möglich.
- Der sbfz hat zudem eine Einsprache verfasst zum Umrollungsprojekt Piste 28, die sich aber dabei auf den lärmrelevanten Aspekt konzentriert. Die Auswirkungen auf den Moorschutz- und die Enteisungstatbestände können dann die Organisationen bekämpfen, die direkter betroffen sind.
- Eine weitere eingereichte Einsprache betrifft das Plangenehmigungsgesuch «Zone West», mit der hauptsächlich lärmrelevante Auflagen für die Nachtzeit verlangt werden.
- Im Februar hat wiederum auf unsere Initiative hin ein Runder Tisch der Zürcher Fluglärmorganisationen stattgefunden – er dient der Vernetzung sowie dem Austausch und der Diskussion der laufenden Entwicklungen.
- An einer Steuerungsgruppensitzung von KLUG, dem nationalen Verband «Koalition Luftfahrt Umwelt Gesundheit», war der Schutzverband ebenfalls vertreten.

Sie sehen der Vorstand und insbesondere die Geschäftsstelle waren immer handlungsfähig und die Geschäfte wurden trotz Lockdown sorgfältig erledigt

Covid10

Die letzten Monate wurden aber dominiert durch die Covid19-Pandemie und ihre Auswirkungen auf das gesellschaftliche Leben, insbesondere der Betriebseinstellung vieler Unternehmen und die grosse Reduktion beim Verkehr, auch beim Luftverkehr.

Die nun folgenden Aussagen sind nicht mit dem Vorstand abgesprochen, es sind meine persönlichen Einschätzungen und Bewertungen:

In den vergangenen Jahren hat sich mit dem Wachstum des Flugverkehrs am Flughafen Zürich für die Gemeinden um den Flughafen die Belastung jedes Jahr gesteigert, insbesondere in den Nachtrandstunden und in den gesperrten Nachtstunden. Das Wachstum wurde begünstigt durch eine privilegierte Behandlung des Luftverkehrs bei Steuern, unentgeltlich ausgeführten öffentlichen Leistungen und durch die Schonung des Luftverkehrs bei der Übernahme der durch ihn verursachten externen Kosten. Dies hat auch den Massentourismus und die Billigfliegerei beflügelt, gerade diese sind auch für den Grossteils des ungebremsten Wachstums verantwortlich. Und bis heute wurde noch gar nie darüber gesprochen, welche Mitverantwortung der Massentourismus und die Billigfliegerei für die Verbreitung von Pandemien zukommt. So ist der Luftverkehr nicht nur Umweltsünder, sondern begünstigt sehr direkt auch die Krankheitsverbreitung. Diese Folgekosten sind noch nie berechnet, geschweige denn der Luftfahrt überwältzt worden.

Die Reiseeinschränkungen und der Lockdown haben weiter sehr exemplarisch aufgezeigt, dass in einer mit hohen Risiken behafteten Branche risikofrei investiert werden konnte. Unbestritten, die Bedeutung des Luftverkehrs für die Anbindung der Wirtschaft in einer globalisierten Welt ist enorm gross; doch jeder Unternehmer, der sich in einem risikoreichen Unternehmensfeld tummelt, sorgt für entsprechende Absicherungen, seien es Reserven oder Versicherungen. Das Grounding der Swissair, 9/11, die Finanzkrise, die Sars-Epidemie haben doch ausreichend aufgezeigt, dass die Luftfahrtbranche regelmässig mit Nachfrageeinbrüchen rechnen muss. Doch noch bevor der Lockdown verordnet wurde, sind die ersten Hilferufe von den Luftfahrtgesellschaften ausgesandt worden. Mangels Reserven bräuchten sie dringendst Liquiditätsspritzen.

Die Bankenkrise hat der Branche zur Risikoabsicherung höhere Eigenkapitalquoten verordnet. In der Luftfahrt hingegen hat der Umgang mit der Rettung der Crossair, und nachfolgend der Finanzierung der Swiss, ohne Bedingungen zu stellen, der Branche signalisiert, dass die Reiserei – egal ob sie volkswirtschaftlich bedeutsam ist oder nicht, immer und reflexartig mit Unterstützung rechnen darf. Gleiches passiert nun wieder mit den Finanzhilfen für Swiss und Edelweiss. Geradezu grotesk ist die Begründung, wieso wir eine nationale Airline (sprich Lufthansa-Tochter) retten müssten: Damit wir Touristen, die mit einer Vollkasko mentalität in die entferntesten Ecken der Welt reisen, wieder heimholen können. Damit sie mich recht verstehen, ich bin nicht grundsätzlich gegen eine notfallmässige Unterstützung der Luftfahrtgesellschaften, so wie das andere Unternehmen auch beanspruchen dürfen. Auch hier geht es um die Sicherung von Arbeitsplätzen und Verhinderung von vielen persönlichen Dramen. Doch wieso bedingungslos und wieso soll nicht Einfluss genommen werden, damit Fehlentwicklungen möglichst verhindert werden können? Ich erinnere Sie daran, dass nach dem Grounding hauptsächlich die Gemeinden die Folgen zu tragen hatten: sie haben die betroffenen Angestellten, die die Stelle verloren haben, aufgefangen, den Zuliefererfirmen ohne Aufträge unter die Arme gegriffen und die Steuerausfälle erlitten. Risiken werden eingegangen für höhere Gewinne der Aktiönäre, bei Problemen wird ja die öffentliche Hand einspringen.

Gleich wie nach der Swissair-Rettung wird wieder mittels Preiskampfs nicht kostendeckender Verkehr generiert. Das Ziel ist nicht ein Luftverkehr mit kontrolliertem Risiko. Mit den geplanten Investitionen in den Ausbau von Pisten und in Gebäude orientiert man sich wieder an den Wachstumszahlen in Vor-Covid19-Zeiten. Das heisst auch, dass sich die Umweltbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner wieder den Vorjahren annähern wird. Swiss lockt wiederum mit Dumpingpreisen Umsteigepassagiere über Zürich. Das ist sowohl volkswirtschaftlich wie ökologisch unsinnig und wird nun weiter mit Steuergeldern subventioniert. Die Vergangenheit hat aber gezeigt, dass Arbeitsplätze, die sich nicht auf einen stabilen Heimmarkt abstützen, volatil sind, d.h. sie sind unsicher und liegen zudem oft auch im Tieflohnbereich.

Menschen, die wenig oder gar nicht fliegen, zahlen somit doppelt: zuerst an die Verbilligung des Fliegens und nachher auch an die ungedeckten externen Kosten des Luftverkehrs.

Damit beende ich meine persönliche Stellungnahme über die Covid19-Kredite, die ihnen mein Unverständnis über die Art und Weise, wie man den Luftverkehr privilegiert, erklären sollte.

Rückblick auf Vorstandstätigkeit

Erlauben Sie mir noch einen kurzen Rückblick auf meine sechs Präsidiumsahre und die 16 Jahre im Vorstand des sbfz. Wir können einen grossen Erfolg verbuchen und müssen trotzdem feststellen, dass die Spiesse zwischen Gemeinden und der Luftfahrtbranche nicht nur sehr ungleich lang sind. Diejenigen der Luftfahrtbranche sind in den vergangenen Jahren sogar zu Ungunsten der Gemeinden noch länger geworden.

Der sbfz hat nach der Privatisierung des Flughafens regelmässig die Anpassung der lenkungswirksamen Lärmgebühren gefordert. Der vormalige Flughafendirektor Thomas Kern hatte dem sbfz-Präsidenten Peter Staub seinerzeit versprochen, dass die Gebühren noch vor dessen Amtsübergabe 2011 angepasst wären. Nun es ist 2019 geworden. Neben dem Bundesverwaltungsgerichtsentscheid von 2013, den wir erfolgreich erzwungen haben, war es auch notwendig, dass wir sowohl bei der ehemaligen Bundesrätin Doris Leuthard wie der amtierenden Regierungsrätin Carmen Walker Späh ins Bewusstsein rufen konnten, dass mit den unzähligen Verspätungen ein rechtlich unhaltbarer Zustand vorherrscht. Ich habe es bereits einleitend erwähnt; auch wenn wir die Höhe der Lärmzuschläge als zu bescheiden betrachten, haben sie doch möglicherweise bereits etwas Lenkungswirkung erzielt. Das wäre ein gutes Signal, auch für die Anwohnenden anderer Flughäfen, die mit gleichen Problemen kämpfen und die nun auf Zürich verweisen könnten.

Mit der Privatisierung ist auch eine Kompetenzverschiebung vom Kanton auf den Bund einhergegangen. Das zeigte sich beim Richtplaneintrag zur Pistenveränderung, die dem Kantonsrat vom Bund aufgezwungen worden ist. Das zeigt auch die Aufweichung des in der Verfassung verankerten Moorschutzes zu Gunsten von Flughafenanlagen und das zeigt sich nun bei den Luftfahrtkrediten. Ausserhalb der Flughafenregion ist eine Koexistenz zwischen Flughafen und Gemeinden in gegenseitigem Respekt kein Thema - vorläufig nicht. Umso wichtiger ist die Vernetzung, in der Flughafenregion mit dem Runden Tisch und auf nationaler Ebene z.B. mit KLUG – der Koalition Luftfahrt Umwelt und Gesundheit.

Ausblick und Herausforderungen

Wenn die Prognosen der Luftfahrtgesellschaften stimmen, wird sich 2022/2023 der Luftverkehr wieder auf dem Vor-Covid19-Niveau bewegen. Neben dem Lärm werden bei der Entwicklung aber zunehmend auch die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs relevant sein. Immerhin hat ein englisches Gericht mit Hinweis auf des Klimaabkommen von Paris den Ausbau des Flughafen Heathrow verboten. Dann verweist die Luftfahrtbranche immer wieder auf den technologischen Fortschritt. Ja, der soll sofort genutzt werden, aber für die Menschen, die Umwelt und das Klima und nicht einfach ein Wachstum rechtfertigen, das alle Verbesserungen wieder zunichte macht. Auch hier muss der Schutzverband dranbleiben.

Auch das Reiseverhalten und der Stellenwert des Tourismus bei den Menschen wird mitbestimmen, wie stark der Luftverkehr wächst. Stichworte dazu sind: mehr Videokonferenzen statt Tagungen oder mehr Homeoffice statt Wochenpendler. Die Reiseeinschränkungen einzelner Länder, der Widerstand gegen Overtourism, die Globalisierungskritik mit neuen Handelshemmnissen wird die Nachfrage ebenfalls beeinflussen. Und bleibt die Frage, ob der Luftverkehr weiter und unbeschränkt von grosszügig gewährten Privilegien gegenüber anderen Verkehrsträgern profitieren kann?

Wer kann in diesem Spannungsfeld die Nachhaltigkeit des Luftverkehrs am besten beurteilen? Ich wiederhole es so, wie ich es als Gemeindepräsident jahrelang gemacht habe: Es sind letztlich die Gemeinden der Flughafenregion. Sie können die wirtschaftlichen, die ökologischen und die gesellschaftlichen Auswirkungen des Luftverkehrs am Ausgewogensten beurteilen, weil sie als Einzige im Interesse ihrer Einwohnerinnen und Einwohner alle Facetten einbeziehen.

Umso notwendiger ist die Arbeit des Schutzverbandes und seiner Mitgliedgemeinden. Wer tritt sonst für die Anliegen der Bewohnerinnen und Bewohner der vom Fluglärm betroffenen Gemeinden ein?

Gerade in der Phase, in der sich die Luftfahrt wieder Richtung Vor-Covid19-Niveau bewegt, muss der Schutzverband Einfluss nehmen können, damit umweltmässige Fehlentwicklungen, wie wir sie in der Vergangenheit zur Genüge erlebt haben, verhindert werden können.

Schluss

Zum Schluss möchte ich ganz herzlich danken, Ihnen für das Wohlwollen dem Vorstand gegenüber, dem Vorstand für die konstruktive Zusammenarbeit und besonders der Geschäftsstelle mit Röbi Bänziger für die kompetente Unterstützung von Vorstand, Delegierten und Verband.

Niederhasli, 29.6.2020

Der Präsident: Thomas Hardegger