



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

## **Halbjahresbericht des Präsidenten anlässlich sbfz-Delegiertenversammlung vom 27. November 2019 in Dietlikon.**

Ist das nicht eine erfreuliche Nachricht? Letzte Woche ist es doch tatsächlich vorgekommen, dass der letzte Start am Flughafen Zürich um 22:57 erfolgte. Das heisst, es wäre möglich, die siebenstündige Nachtruhe gemäss Flughafengesetz einzuhalten. Ob sich die Luftfahrtgesellschaften wegen der höheren Lärmgebühren mehr Mühe geben, werden wir sehen. Aber was jetzt als erfreuliche Ausnahme eingetreten ist, sollte die Regel sein. Es ist lediglich das, was die Zürcher Stimmbevölkerung 2007 mit der Revision des Flughafengesetz beschlossen hat.

Die Zahl der Flugbewegungen nimmt ab. Sie sinken seit Februar – Ausnahme Monat Juni - im August und September um je 2%, im Oktober um 4%.

Auch die Anzahl der Lokalpassagiere ist in den letzten Monaten gesunken, im Ferienmonat Oktober um 2,7%. Damit die Flugzeuge trotzdem gefüllt werden können, müssen noch mehr Transitpassagiere mit Dumpingangeboten zu Umwegflügen über Zürich gelockt werden. Das ist sowohl ökologisch wie ökonomisch gesehen ein Unsinn, und für die Fluggesellschaften wegen der Sitze, die nicht kostendeckend besetzt werden, wenig attraktiv.

Trotzdem sollen die An- und Abflüge in den Nachtrandstunden vermehrt werden. Gegen den Widerstand der swiss wurden 6 zusätzliche Slots zwischen 22:00 und 22:20 angeboten, auch für neue Langstreckendestinationen, was zusätzliche Zu- und Wegbringerflüge provozieren wird. Zum Glück fehlt es noch an der Nachfrage der Fluggesellschaften.

Ob die Flugscham, die Gebührenbelastung, die wirtschaftlichen Aussichten oder dynamische Preisgestaltung bei den Fernverkehrszügen die Ursache des gedämpften Wachstums am Flughafen Zürich ist, bleibe dahingestellt. Eines zeigt es doch sehr wohl: die Prognosen zum Wachstum der Bewegungen und Passagiere stimmen immer weniger. Sie müssen übertrieben hoch sein, damit die Notwendigkeit eines Pistenausbaus legitimiert werden kann. Wen erstaunt es, dass nun die gleiche Firma das Gutachten über die Auswirkungen der Vorverlegung der letzten Slots um eine läppische Viertelstunde auf 22:30 Uhr (heute gemäss Flugplan mit 22:45 Uhr angegeben) verfasst hat. Intraplan aus München hat diesen Auftrag für den Flughafen Zürich ausgeführt. Das Gutachten kommt zum Schluss, dass die Umsatzverluste für die Schweizer Luftverkehrswirtschaft in der Grössenordnung von fast 1 Mrd. SFR pro Jahr lägen. Die direkten Beschäftigungsverluste lägen bei über 1'500 Erwerbstätigen, mit indirekte Effekte und im Umland gäbe es Beschäftigungsverluste von 6'000 Arbeitsplätzen. Die Wirtschaftsleistung würde um 550 Mio. SFR zurückgehen, ebenfalls überwiegend in der Flughafenregion.

Das wären tatsächlich gravierende Auswirkungen. Aber wenn man das Gutachten durchsieht, stellt man unschwer fest, dass Intraplan davon ausgeht, dass die Flugbewegungen einfach ersatzlos wegfallen, weil eine Verschiebung nicht möglich wäre. Weil es sowohl dem Flughafen wie dem Lufthansa-Konzern offenbar an Phantasie, Kompetenz und Willen fehlt, nach möglichen Anpassungen zu suchen. Es werden keine Alternativen geprüft, z.B., dass mit mehr Ersatzmaschinen ein engerer Flugplan möglich wäre. Oder dass längerfristig mit einer dem Wirtschaftstraum angepassten Flottenmix und dadurch weniger Umsteigepassagieren eine höhere Wertschöpfung erzielt werden könnte. Oder dass reine Ferien- oder Freizeitflüge aus den Nachtrandstunden verbannt werden könnten, auch um die zeitgerechte Abfertigung der letzten Starts und Landungen zu verbessern.

Zwei Geschäfte aus Bundesbern sind auch für den Schutzverband relevant. Zum ersten hat das Parlament die Petition «Für Nächte ohne Fluglärm» behandelt, die von fast 10'000 Personen unterzeichnet von KLUG (Koalition Luftfahrt Umwelt Gesundheit) eingereicht wurde. Die Petition forderte eine generelle Nachtruhe von 22:00 Uhr – 7:00 Uhr morgens, ausgenommen wären einzig Flüge die hubrelevant oder aus Sicherheitsgründen unterwegs sind. Nicht erstaunlich ist, dass das Parlament nicht darauf eingetreten ist. Interessant ist aber, dass das Bundesamt für Umwelt, Energie und Kommunikation von Bundesrätin Simonetta Sommaruga in seiner Stellungnahme ausdrücklich die die gesundheitsschädigende Wirkung des Fluglärms aufführt und darauf hinweist, dass das Gesetz den Flugbetriebsunternehmen bei der Planung von Flügen ab 22:00 Uhr grösste Zurückhaltung auferlegt. Beim Flughafen Zürich sieht es den Handlungsbedarf bei der Einhaltung der Nachtflugbeschränkungen gegeben. Diese Klarheit in der Stellungnahme ist neu und erfreulich. Trotzdem kommt es leider nicht zum Schluss, dass die Petition umzusetzen sei.

Das zweite Geschäft betrifft die Regionalflughäfen, vorläufig nur die Regionalflughäfen. Lugano, Bern, Sitten und Grenchen kommen nicht mehr ohne Subventionen der öffentlichen Hand aus. Damit wird der Luftverkehr weiter verbilligt, was angesichts der Umweltbelastung nicht erwünscht sein kann. Nun muss sich auch der Bund mit diesen Beiträgen von Kantonen und Städten beschäftigen. Da auch die grossen Flughäfen von indirekten Bevorteilungen profitieren, kann es gut sein, dass auch hier die Verbilligung des Luftverkehrs diskutiert werden wird.

Auch die weiteren Themen, die uns diesen Sommer und Herbst beschäftigt haben, entsprechen dem gleichen Muster: Die Luftfahrtbranche jammert und sieht schwarz für ihre Zukunft; wir versuchen, die Diskussion zu versachlichen und dazu die fehlenden Informationen einzubringen. Dazu einige Beispiele:

- Das eidgenössische Parlament diskutiert im Rahmen des CO<sub>2</sub>-Gesetzes die Einführung einer Ticketabgabe. Flughafen und Luftfahrtgesellschaften inszenieren über die Medien eine Abwehrkampagne. Der Nutzen der Abgabe für die Umwelt wird bezweifelt, ein schweizerischer Alleingang bringe nichts. Nicht erwähnt wird, dass die meisten europäischen Länder die Ticketabgabe bereits kennen. Sie ist zum Teil viel höher als die im Parlament diskutierte Abgabe. Die Schweiz würde somit lediglich nachziehen.

- Im Juli wird die Situation am Flughafen Zürich beklagt, 27,4% der Flüge wären verspätet. Zürich stehe im Vergleich zu anderen Flughäfen schlecht da und das wäre für die Fluggesellschaften nachteilig. Nicht gesagt wird, dass nur Flughäfen, die keine Hubs sind, weniger Verspätungen haben. So hat zum Beispiel München 27%, Frankfurt 30% verspätete Starts und Landungen. Auf den Einfluss des überlasteten europäischen Luftraums wird nicht eingegangen.
- Weiter wird im Gesuch um eine Betriebsreglementsänderung ein grosszügigeres Lärmgerüst beantragt. Man verspricht zwar seit Jahren ruhigere Zeiten dank des technologischen Fortschritts mit modernen leisen Flugzeugen, tatsächlich steigt der Lärm in den Nachtrandstunden jedes Jahr. Statt dass sich der Luftverkehr um die Reduktion des Lärms bemüht, soll das Reglement dem wachsenden Lärm angepasst werden.

Mit dem Runden Tisch der Fluglärmorganisationen wurde wieder der Schulterschluss aller Himmelsrichtungen demonstriert. Der Stand in den verschiedenen Rechtsverfahren wurde diskutiert. Diese Verfahren kosten uns viel Ressourcen. Ihre Erfolgsaussichten sind häufig nicht sehr gross sind und ihre allfällig positive Wirkung bleibt zeitlich begrenzt.

Einig sind wir uns auch, dass wir uns bemühen müssen, auch proaktiv Themen zu besetzen und eigene Entwicklungsvorstellungen in die Diskussion einzubringen; Wir wollen Entwicklungsszenarien aufzeigen, die das Gleichgewicht von wirtschaftlichen, gesundheitspolitischen und umweltrelevanten Auswirkungen herstellen. Wir haben im Rahmen des Budgets bereits darüber gesprochen.

Nun noch ein Punkt in eigener Sache: Ich erachte es als wichtig, dass das Präsidium ein politisches Mandat hat. Ein Gemeindepräsidium legitimiert den Verbandspräsidenten /die Verbandspräsidentin im Austausch mit dem Regierungsrat, dem Flughafen, Skyguide und Fluggesellschaften. Ein Parlamentsmandat ermöglicht einen einfacheren Zugang zur Bundesverwaltung und eine Einflussnahme auf die Gesetzgebungsprozesse, die fast ausschliesslich auf eidgenössischer Ebene ablaufen. Ich habe nun kein solches Mandat mehr, deshalb gebe ich mein Amt als Präsident per Juni 2020 ab. Der Vorstand hat damit begonnen, sich zur Nachfolge Überlegungen zu machen. Erste Gespräche werden schon geführt. Gerne nehme ich auch Hinweise und Anregungen dazu entgegen.

Niederhasli, 27.11.2019

Der Präsident: Thomas Hardegger