



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

Halbjahresbericht des Präsidenten anlässlich sbfz-Delegiertenversammlung vom 27. Juni 2018 in Nürens Dorf.

Sehr geehrte Delegierte

«Zur Lage der Region» Sommer 2018:

Wir haben im Mai ein Infoblatt in den Regionalblättern unserer Mitgliedergemeinden veröffentlicht. Dabei haben wir die wachsende Belastung in den Nachtrand- und Nachtstunden dargestellt. Nach wie vor stehen die stetig zunehmende Zahl der nächtlichen Flugbewegungen und die damit verbundene höhere Anzahl an durch den Fluglärm belasteten Personen im Hauptfokus der Tätigkeit des Schutzverbandes.

Die Entwicklung widerspricht allen Versprechen der Luftfahrtbranche, wonach der technologische Fortschritt mit den Flottenerneuerungen die Lärmmenge vermindern lasse. Wir spüren einfach nichts davon und wir vermissen die Signale, dass es den Lärmverursachern tatsächlich ernst ist. Tatsache ist:

- Die Starts und Landungen nach 22 Uhr nehmen weiter zu.
- Von den lärmeffizienteren Flugzeugen spüren wir nicht. Weil sie grösser sind, produzieren sie in Flughafennähe sogar mehr Lärm.
- Die Einführung von lenkungswirksamen Lärmgebühren wird weiter verzögert.
- Die Zahl der Ausnahmegewilligungen für Flüge in der Nachtsperre war 2017 rekordhoch und auch in den ersten 4 Monaten dieses Jahres setzt sich diese Entwicklung fort.
- Die ZFI zeigt in den Nachtrandstunden eine stetige Zunahme der lärmbelasteten Personen. Statt Massnahmen zu ergreifen, dass die Zahl von 47'000 nicht überschritten wird, denkt die Regierung aber über eine Lockerung der Vorgabe nach.

Der Schutzverband bleibt mit den Aktivitäten seiner Tradition treu. Dabei stützen wir uns auf drei Pfeiler:

1. Wir nehmen Stellung zu den Entwicklungen.

Im letzten Halbjahr waren dies die Stellungnahmen zum Flughafenbericht und zum Fluglärmbericht. Dabei stellen wir fest, dass zwar die Entwicklung transparent dargestellt wird, aber kaum eine Auseinandersetzung darüber stattfindet, was die immer höheren Belastungswerte für die Gemeinden und ihre Einwohnerinnen und Einwohner bedeuten und welche Massnahmen zu treffen wären.

2. Wir beteiligen uns an den Vernehmlassungen und intervenieren gegebenenfalls bei Verfügungen und Entscheiden.

So haben wir Stellung bezogen zum Betriebsreglement 14 und haben eine Einsprache gegen die Teile, die die Lärmbelastung erhöhen, ausarbeiten lassen und den Mitgliedergemeinden zur Verfügung gestellt. Würde die Einführung von tatsächlich lenkungswirksamen Lärmgebühren nicht ständig hinausgezögert, wäre auch die Absenkung des Abdrehpunktes für schlechtsteigende Flugzeuge gar nicht mehr nötig.

3. Immer suchen wir aber auch das Gespräch mit den Vertretern der Branche und der Behörden. So beim Treffen des Vorstandes mit Vertretern der Flughafen Zürich AG im Februar dieses Jahres. Bei der Slotvergabe in den Nachtrandstunden und den Ausnahmegewilligungen bestehen nach wie vor unterschiedliche Ansichten zu Vorgehen und Einflussnahme. Hingegen konnte der Schutzverband zur Kenntnis nehmen, dass auch aus Sicht des Flughafendirektors Lärmgebühren durchaus Lenkungswirkung entfalten würden. Beispielsweise würde es sich für einen Langstreckenflug nicht mehr lohnen, verspätet abzufliegen, nur um die paar Passagiere eines verspäteten Zubringers abzuwarten. Im Herbst ist ein Treffen mit der Volkswirtschaftsdirektion geplant.

Erlauben Sie mir noch einen Blick in die Zukunft

Wir stellen fest, dass der Luftverkehr - insbesondere die Billigfliegerei - nun in den Fokus der Klimapolitik rückt. Die Luftfahrt ist weltweit für 5% der Effekte verantwortlich, die das Klima beeinflussen. In der flugfreundlichen Schweiz sind es gar 18%. An einer Veranstaltung der Koalition Luftfahrt, Umwelt und Gesundheit haben Vertreter des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt sowie vom Umweltbundesamt über die Bedeutung von Elektroflugzeugen in naher Zukunft informiert. Für Strecken bis 1500 km wären Flugzeuge mit bis zu 40 Plätzen praktisch produktionsreif. Es fehlt aber der Anreiz, dass Fluggesellschaften mit konkurrenzfähigen Ticketpreisen bestehen können. Oder mit anderen Worten: Die Dreck- und Lärmschleudern fliegen zu billig.

Unsere Statuten verpflichten uns in §2, uns dafür einzusetzen, dass

- a) die Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm und andern durch den Flugbetrieb verursachten Immissionen, wie Abgase etc. geschützt werden,
- b) die natürlichen Lebensgrundlagen erhalten werden,
- c) die Interessen und Rechte der Betroffenen gewahrt werden.

Die Klimadiskussion wird uns also auch beschäftigen. Teurere Flüge wegen möglicher Klimaabgaben würden auch die Luft- und Lärmbelastung vermindern.

Tamedia berichtete letzte Woche über die Überlastung des europäischen Luftraums. Auch Elektroflugzeuge werden in Zukunft zusätzliche Slots beanspruchen, die offenbar gar nicht zur Verfügung stehen. Ob es gescheit ist, angesichts der Klimadiskussion, der fehlenden Kapazitäten im Luftraum und des fehlenden Einflusses auf die Hubstrategie des Lufthansakonzerne weiter an der Vergrößerung des Flughafens Zürich geplant werden soll, bleibt dahingestellt.

Die Koalition Luftfahrt, Umwelt und Gesundheit hat im Übrigen eine Petition «Für Nächte ohne Fluglärm» lanciert, die unter www.klug-cesar.ch abrufbar ist. Sie versucht, trotz unterschiedlicher Aufgaben und Rechtsformen der Flughäfen und Flugplätze eine gemeinsame Forderung aufzustellen.

Bis am Himmel aber nur noch Flüstermaschinen verkehren, werden noch viele Jahre ins Land ziehen. Bis dahin braucht es den Schutzverband, der sich wehrt, wenn Regeln nicht eingehalten werden.

27.6.2018 Thomas Hardegger

Präsident Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich