



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

Bericht des Präsidenten an die Sbfz – Delegiertenversammlung vom 24. Juni 2009 in Regensdorf

Sehr geehrte Delegierte,
sehr geehrte Gäste

Abstimmungen

Die beiden Behördeninitiativen 1 und 2 sind am 23. Februar 09 im Kantonsrat zur Diskussion gestanden. Die B1 (Flugbewegungsbegrenzung und 8 Std. Nachtruhe) ist deutlich gescheitert. Die B2 (keine Veränderung am Pistensystem) fand eine klare Mehrheit. Postwendend kam das Behördenreferendum zu Stande. Nicht genug damit, die Flugschneiser Süd lancierten eine Volksinitiative (VI), die ebenfalls zu Stande kam. Diese VI hat die B2 im Grundgedanken übernommen, was an sich erfreulich ist. Ergänzt wurde sie aber mit der Forderung, zum Flugregime vor 2000 zurückzukehren und keine Südanflüge zuzulassen. Mit einem Gespräch versuchten wir, eine gemeinsame Plattform zu finden. Es führte jedoch zum klaren Ergebnis: so nicht. Dies ist auch die gemeinsame Sicht aus Kreisen der Gemeinde – IG's sowie der Bürgerorganisationen aus Nord, West und Ost.

Der Kantonsrat lehnte an der erwähnten Sitzung auch die Volksinitiative „Fair Flug“ deutlich ab. Somit ergibt sich folgendes Abstimmungsprogramm (ohne Gewähr): Sept. 2009 Volksinitiative „Fair Flug“, März/Juni 2010 Behördeninitiative 2 und Referendum (VI Südschneiser).

Fazit: Die Stimmbürger werden einmal mehr mit einem Paket zum Flughafen konfrontiert, das schlichtweg unzumutbar ist. Ich will damit nicht die Intelligenz der Stimmbürger in Frage stellen. Aber die Problematik ist so einfach nicht mehr kommunizierbar. Ich frage mich manchmal, ob das so gewollt ist? Fairerweise muss ich bemerken, dass nicht nur „die andere Seite“ schuld daran, es ist auch „unsere Seite“.

Für die damals im Sept. 2009 erwartete Abstimmung (VI und B2/Referendum) hat sich ein Komitee unter der Führung des Sbfz gebildet, um eine einheitliche Strategie, Wortwahl und auch die Finanzierung zu finden. Gemeinde IG's und Bürgerorganisationen trafen sich an 3 Sitzungen. Da nun aber ein anderer Fahrplan aktuell ist, sind weitere konkrete Arbeiten vorerst stillgelegt. Wenn der neue Fahrplan bekannt ist, soll es weiter gehen.

SIL – Prozess

Die Volkswirtschaftsdirektion des Kt. Zürich hat auf Grund eines Postulats bei den Gemeinden eine Umfrage zum ZFI⁺ gemacht, in dem Sinne, wie könnt ihr der Regierung helfen, das vom Volk beschlossene Gesetz umzusetzen. Die Gründe sind ja hinlänglich bekannt und die Entstehung des erwähnten Gesetzes auch. Der Sbfz hat den Gemeinden eine Antwortvorlage zukommen lassen, die von sehr vielen Gemeinden übernommen wurde. Dies hat uns natürlich sehr gefreut, zeigt es doch, dass der Sbfz konsequent, sachbezogen und seiner Aufgabe verpflichtet handelt. Fazit: Gemäss Resultatauswertung ist die Regierung aufgefordert, den von ihr gewünschten und vom Volk angenommenen ZFI⁺ anzuwenden und auch umzusetzen.

Im Weiteren sind wir gespannt, wie das BAZL den vorgesehenen Terminplan einhält oder ob es auf die Zürcher Begehren eingeht.

Lärmgebührenmodell

Wie an der letzten DV erwähnt sind wir bezüglich dieses Themas schon länger mit der Unique in Kontakt. Hier scheint sich etwas zu bewegen. Über das warum ist man sich einig, über das wie und wann wird noch weiter diskutiert.

Einige Fakten :

- Nur noch 10% der Flugbewegungen im Jahr 2008 bezahlten Lärmgebühren.
- Die heute gültige Klasseneinteilung basiert auf Daten aus dem letzten Jahrtausend (1999) und wurde seit 2000 nicht mehr angepasst.
- Bei der Vorstellung des ZFI⁺ wurde das Lärmgebührenmodell als Instrument zur Lärmreduktion aufgeführt.
- Die heutige Lärmklasseneinteilung wird dem technischen Fortschritt der Flottenentwicklung nicht gerecht.
- Der Flughafen Genf strebt eine Neuberechnung des Lärmgebührenmodells an.
- Mit dieser wirksamen Lärminderungsstrategie wird einer langjährigen Forderung des Sbfz, der Gemeinden und der Anwohner nachgekommen.

Mögliche Varianten sind:

- Neuberechnung des Lärmgebührenmodells und Anpassung der Gebührenansätze (mit Lärmdaten 2007/08).
- Mehr als 5 Lärmklassen bei gleich bleibender Klassenbreite von 3 dB.
- Ranglistenmitte verschieben.
- Lärmklasse 5 im bestehenden Lärmgebührenmodell weiter unterteilen (Lärmdaten 1999).
- Rangliste anhand ICAO Zertifizierungswerten (Lärmwerte) bilden.

Wir dürfen mit einer gewissen Genugtuung feststellen, dass nun etwas vorgesehen ist. Ich bin mir aber bewusst, dass noch viel politischer und unternehmerischer Wille nötig ist, um zum Ziel zu kommen.

Allgemeines

Betreffend Flugmanagement sind wir mit der Unique noch nicht weiter gekommen, als dass wir eine Zusage zum Mitmachen in einer Arbeitsgruppe erhalten haben.

Ansonsten sind keine nennenswerten Aufgaben angefallen. Sie werden vielleicht überfallartig eintreffen.

Ich danke meinen Vorstandskollegen und der Geschäftsstelle für das konstruktive Arbeiten. Wir nehmen das letzte Jahr dieser Legislaturperiode mit ungebrochener Zuversicht in Angriff.

Mitgliederbestand per Juni 2009:

70 Gemeinden mit 244'218 Einwohnern

3 Ortsgruppen

Dällikon, 18.06.09 Ihr Präsident

Peter Staub