



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

## **Halbjahresbericht des Präsidenten anlässlich sbfz-Delegiertenversammlung vom 22. Juni 2016 in Glattfelden.**

Sehr geehrte Delegierte

Auch im letzten Halbjahr hat es viele luftfahrtpolitische Ereignisse gegeben, die den Schutzverband stark beschäftigt haben.

Im November 2015 ist der ZFI Bericht zum Jahr 2014 vorgestellt worden. Neu ist es ein Flughafenbericht. Es ist durchaus nachvollziehbar, dass der Kanton beim Flughafen eine ganzheitliche Sicht einem reinen Lärmbericht vorzieht. Damit kann er auch aus seiner Sicht positive Aspekte der Flughafenentwicklung beleuchten, bei der Lärmbelastung ist das wiederum nicht möglich. Statt 47'000 Personen, wie es der Richtwert vorgibt, ist die Anzahl der belasteten Personen auf 61'000 Personen gestiegen. Wenn man den ZFI-Bericht analysiert, stellt man unschwer fest, dass der Anstieg insbesondere auf die Zunahme der Flugbewegungen in den Nachtrandstunden zurückzuführen ist und zu einem kleineren Teil auf die Bevölkerungszunahme in der näheren und weiteren Umgebung des Flughafens. Diese wachsende Belastung in den Nachtrandstunden wird auch durch den Fluglärmbericht bestätigt. Das Flughafengesetz schreibt in §3 Abs. 5 folgendes vor: *„Die Behörden des Kantons Zürich wirken darauf hin, dass der Richtwert nicht überschritten wird. Sie ergreifen rechtzeitig die in ihrer Kompetenz stehenden Massnahmen und nehmen Einfluss auf die Flughafenbetreiberin und auf den Bund.“* Wirksame Massnahmen sind weder im betrieblichen noch im raumplanerischen Bereich erkennbar.

Umso wichtiger ist, dass die Betriebszeiten eingehalten werden. Der sbfz verlangt mit Nachdruck, dass die Slots so vergeben werden, dass die Betriebszeiten auch unter ungünstigen Bedingungen eingehalten werden können. Dazu zitiere ich nochmals aus dem Flughafengesetz, §3 Abs. 3: *„Der Staat wirkt darauf hin, dass eine Nachtflugsperrung von sieben Stunden eingehalten wird.“*

Wir begrüßen die Erneuerung der Flotten der Fluggesellschaften, wenn die neuen Technologien zu neuen lärmgünstigeren Starts und Landungen führen. Die Lärminderung ist bis jetzt aber durch grössere Flugzeuge und häufigere Starts und Landungen in den Nachtrandstunden mehr als kompensiert worden. Eine Verbesserung stellt sich dann auch nur ein, wenn die älteren Flugzeuge nicht mehr in Zürich starten und landen. Beim Ersatz der A340 durch die B777 stellen wir fest, dass die A340 weiterhin in Zürich bleiben, da sie von Edelweiss übernommen und betrieben werden.

Auf Bundesebene ist der luftfahrtpolitische Bericht des Bundes vom Bundesrat genehmigt worden und die Revision des Luftfahrtgesetzes wird nächstens ans Parlament zur Beratung übergeben. Eine grössere Einflussnahme auf die Flughäfen wird vom Bund gewünscht und nationale Luftfahrtentscheide erfordern, dass wir uns auch national vernetzen.

Auf kantonaler Ebene hat der Kantonsrat der Volksinitiative „Pisten vors Volk“ zugestimmt. Die Gesetzesänderung im Flughafengesetz, wonach Pistenausbauten auch bei negativem KR-Entscheid einer Volksabstimmung unterliegen, wird in Kraft treten, wenn das Referendum nicht ergriffen wird. Schon letztes Mal habe ich ausgeführt, dass für den sbfz ein Referendum keinen Sinn macht. Die Gesetzesänderung ist zwar nach wie vor überflüssig, doch lohnt sich ein Abstimmungskampf nicht und ein negatives Abstimmungsergebnis könnte wieder als Freipass interpretiert werden.

Am 1. September werden die neuen Flughafengebühren in Kraft treten und den Fluggesellschaften eine Entlastung bringen. Die Lande- und Abstellgebühren sind ebenfalls angepasst worden und mit dem Mengenrabatt werden auch hier die Fluggesellschaften entlastet. Anzuführen bleibt noch, dass beim Passagierwachstum der Anteil an Transferpassagieren sinkt und sich die Gebühreneinnahmen damit für den Flughafen vorteilhaft entwickeln.

Auf die vom Bundesverwaltungsgericht verlangte Anpassung von lenkungswirksamen Lärmgebühren warten wir hingegen seit bald zwei Jahren. Wenn die Ticketpreise weiter sinken und das Fliegen bald belohnt wird, so sollte es doch möglich sein, die Fluggesellschaften zu animieren, lärmgünstige Maschinen einzusetzen.

Wir nehmen den Austritt der Gemeinde Freienstein-Teufen zur Kenntnis. Der Gemeinderat begründet den Antrag an die Gemeindeversammlung unter anderem damit, dass der Lärm abgenommen hat und der Einfluss der Gemeinden minimal sei. Ich bedauere den Austritt natürlich und gebe zu bedenken, dass – wie der Fluglärmbericht des Flughafens Zürich bestätigt, die Lärmbelastung steigt und nicht sinkt. Und der minimale Einfluss einer einzelnen Gemeinde ist ja gerade der Grund, wieso es einen Verband braucht. Gerne stelle ich die Frage in den Raum, wie der Flugbetrieb aussehen würde, wenn es den sbfz nicht gäbe.

Wir legen grossen Wert darauf, dass wir mit allen Stakeholdern und Entscheidungsträgern im Gespräch bleiben, informiert werden über beabsichtigte Veränderungen und wir so frühzeitig unsere Haltung zeigen und Einfluss nehmen können.

So hat im letzten Halbjahr eine Aussprache mit dem Flughafendirektor Stephan Widrig und eine weitere mit der Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh stattgefunden. Sodann hatte ich Gelegenheit, mich mit dem neuen Direktor Christian Hegner des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, BAZL, dem neuen CEO der swiss, Thomas Klühr, und Vertretern der skyguide auszutauschen.

Zum Schluss möchte ich noch kurz aufzeigen, wie aufwändig es geworden ist, unsere Rechte durchzusetzen. Beim Erstreiten einer rechtskräftigen Verfügung gegen die Slotvergabe geht es vorläufig nicht um die Sache, sondern um formelle Fragen: Der Beschwerdegegner stellt in Frage, ob uns eine Parteistellung zugestanden werden dürfe und er bestreitet, dass wir beschwerdeberechtigt sind, da es nicht unsere Aufgabe sei, die Nachtflugordnung zu kontrollieren.

Gerade weil wir als Gemeindeverband im Auftrag unserer Bevölkerung handeln, lassen wir uns nicht durch juristische Verzögerungstaktiken beirren, sondern streiten weiter für unsere Lebensqualität.

22.6.2016 Thomas Hardegger

Präsident Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich