



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

Halbjahresbericht des Präsidenten anlässlich sbfz-Delegiertenversammlung vom 26. Juni 2019 in Hochfelden.

Den Halbjahresbericht beginne ich mit dem Aktuellsten: Das BAZL hat die von der Flughafen Zürich AG beantragten Fluglärmgebühren verfügt: Die neuen Gebühren gelten ab diesem Herbst.

Damit werden:

- Die Gebühren in den Nachrandstunden erhöht.
- Fluggesellschaften, die hubrelevante Verbindungen anbieten, erhalten die Gebühren zurückerstattet.
- Für Starts und Landungen nach 23:00 Uhr und vor 06:00 Uhr werden die Gebühren nicht zurückerstattet.
- Nach zwei Jahren wird die Lenkungswirkung evaluiert.
- Die Lärmklasseneinteilung der Flugzeuge ist zu überprüfen.
- Auch eine Einsprache wird keine aufschiebende Wirkung auslösen.

Der Schutzverband hat 2013 das Lärmgebührenmodell angefochten und vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt erhalten, dass eine Lenkungswirkung damit nicht erreicht werden kann. Die Arbeiten an einer neuen Lärmgebührenordnung finden nun 6 Jahre nach dem Gerichtsurteil zu einer Verfügung, die auch in Kraft tritt. Die Luftfahrtgesellschaften haben erfolgreich die Einführung verzögert, so dass sie über Jahre von höheren Abgaben und Sanktionen aus Verspätungen verschont geblieben sind.

Aus unserer Sicht sind die Lärmgebühren weiterhin sehr bescheiden. Setzt man sie ins Verhältnis zu den Ticketkosten, aber auch zu den ausgewiesenen Gewinnmargen der Fluggesellschaften, werden sie wenig Lenkungswirkung erzielen können. Für Starts und Landungen nach 23:00 Uhr bedeutet das etwa 1 Franken pro Ticket bei Kurzstreckenflügen, 5 -10 Franken pro Ticket für Langstreckenflüge. Die Fluggesellschaften können nicht rückerstattungsrechtliche Gebühren überwälzen, ohne Rücksicht auf drohende Verspätungen nehmen zu müssen. Die Rückvergütung der Gebühren für die sogenannten hubrelevanten Bewegungen ist sogar kontraproduktiv, führen sie doch sogar zu Fehlanreizen. Immerhin fallen Rückvergütungen für Starts und Landungen nach 23:00 Uhr und vor 06:00 Uhr weg. Der Vorstand ist der Meinung, dass damit das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes bezüglich Lenkungswirkung nicht umgesetzt wird.

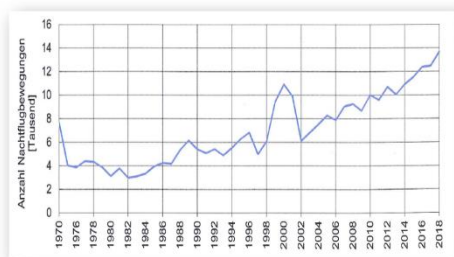
Der Vorstand des Schutzverbandes hat das mögliche weitere Vorgehen geprüft. Die Analyse unseres Anwalts Adrian Strütt führt zum Schluss, dass mit einer Anfechtung der Verfügung unmittelbar kaum Verbesserungen zu erreichen sind. Der Schutzverband wird deshalb auf eine Einsprache verzichten, verlangt aber vom Bundesverwaltungsgericht, dass er, im Falle einer Anfechtung durch die swiss oder andere Verfahrensbeteiligte, weiter ins Verfahren einbezogen bleibt. Immerhin tritt dieses Lärmgebührenmodell in Kraft, das zwar ungenügend ist, aber die heutige völlig wirkungslose Regelung ablöst.

Wir erwarten auch nach wie vor, dass durch die im Gerichtsurteil vorgeschlagene Variante, nämlich die Zusammenlegung der Flughafengebühren mit den Lärmgebühren, der Spielraum für eine lenkungswirksame Tarifierung grösser wird. Im Herbst beginnen die Arbeiten für die nächste Gebührenperiode 2021 – 24. Wir wollen mit unserer Stellungnahme Einfluss auf diesen Prozess nehmen in dem Sinn, dass der Vorschlag des Gerichts umgesetzt wird.

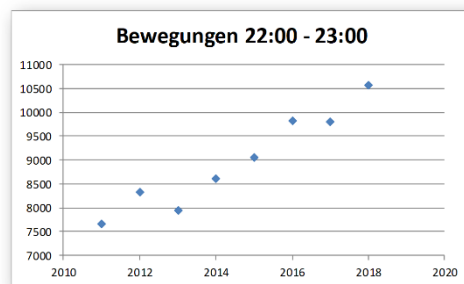
Einen kleinen Erfolg können wir verbuchen: Die swiss hat die Anzahl Reserveflugzeuge auch auf Grund unserer Stellungnahme zum Gutachten der HSG zur Lenkungswirksamkeit von 3 auf 6 aufgestockt. Es wurde darin dargelegt, dass viele Verspätungen von swiss wegen fehlender Ressourcen an Flugzeugen und Personal selbstverschuldet sind und wegen der fehlenden Wirksamkeit der Lärmgebühren auch nicht behoben werden. Ob dies genügt und nun besser wird, werden wir sehen.

Der Fluglärmbericht 2018 weist aus, dass in den Nachtrandstunden der Lärm, die Bewegungen und Verspätungen weiterhin zunehmen.

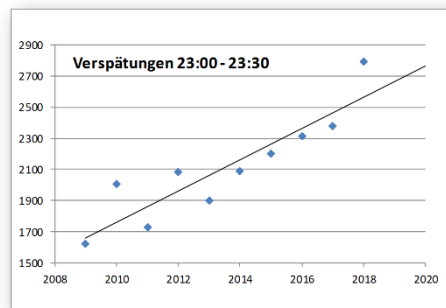
Anzahl Nachtflugbewegungen 22:00 – 06:00 Uhr



Entwicklung der Flugbewegungen 22:00 – 23:00



Entwicklung der Verspätungen spätabends



Sie sehen: Der Schutzverband ist nach wie vor stark gefordert durch die Missachtung der ordentlichen Betriebszeiten. Das Bundesamt hat wegen der vielen Verspätungen nach 23:00 Uhr verfügt, dass keine weiteren Starts und Landungen nach 22:20 geplant werden dürfen. Nun werden vom Flughafen 6 zusätzliche Slots für die Zeit von 22:00 – 22:20 beantragt. Es ist absurd: Der Flughafen hat immer ausgeführt, dass sich die Verspätungen über den Tag aufbauen und nun sollen die zusätzlichen Bewegungen trotzdem noch in den Abendstunden eingefügt werden können. Es sollen neue Destinationen sein, die nicht von der swiss betrieben werden – die hätte lieber noch mehr Zubringer für ihre Langstrecken. Wir können nur hoffen, dass sich das Slot Coordination Comitee nicht einigen kann und das BAZL dann die Slots nicht frei geben muss.

Gegen die neuen Frühstarts sind wir leider machtlos. Der Flughafen verhält sich gesetzmässig, wenn der Push Back vor 06:00 Uhr stattfindet. Entscheidend ist, dass das Flugzeug nicht vor 06:00 Uhr von der Piste abhebt. Was der Flughafen hier am Morgen beansprucht, ist er nicht bereit, am Abend ebenfalls einzuhalten. Darauf werden wir aber weiterhin pochen.

Das Bundesgericht bestätigt am 17. April eine Entschädigungspflicht der FZAG für Grundeigentümer in Nürens Dorf. Ihre Häuser werden direkt in 260 Meter über Boden überflogen. Sie sind nach 1961, nämlich in den 80er Jahren, gebaut worden. Der Ostanflug wurde 2001 eingeführt. Die Entschädigung erfolgt, weil die Flugzeuge bedrohlich wirken.

Am 3. Juni hat der Nationalrat Vorschläge der vorberatenden Kommission über neue Regelungen, mit welchen sie die Verfahrensrechte von Grundeigentümern stärken wollte, die von Fluglärm und Verkehrsimmissionen betroffen sind, nicht angenommen. Die Flughafen Zürich AG hat erfolgreich dagegen lobbyiert. Damit bleiben die Entschädigungsverfahren für Hauseigentümerinnen und Eigentümer weiterhin mit einem grossen Prozess-Risiko verbunden.

Weitere Themen im Vorstand im Schnelldurchlauf:

- Im Januar hat ein regelmässiger Austausch mit der Geschäftsleitung der Flughafen Zürich stattgefunden.
- Die ZFI Kommission hat die Arbeit an der Neuausrichtung des ZFI's aufgenommen.
- Der Vorstand hat sich intensiv mit der Handlungsstrategie befasst, darauf werde ich im nächsten Traktandum eingehen.

Ausblick

Interessant ist die Entwicklung der Passagierzahlen in den letzten Monaten. Wir konnten zur Kenntnis nehmen, dass die Zahl der Reisenden abgenommen hat, jedenfalls die aus dem Heimmarkt. Ist dies eine Trendwende? Ist die Klimadiskussion mitverantwortlich? Wie würden in diesem Fall die Fluggesellschaften darauf reagieren?

Ich persönlich bin gespannt, noch bin ich skeptisch, ob dies auf die Flugbewegungen und damit auf die Einhaltung der Betriebszeiten auswirken wird. Sicher nicht kurzfristig - aber die Klimadiskussion wird sicher auch unser Anliegen um die Reduktion der Belastungen aus dem Luftverkehr stärker beeinflussen als bisher.

Niederhasli, 26.6.2019

Der Präsident: Thomas Hardegger