



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

Halbjahresbericht des Präsidenten anlässlich sbfz-Delegiertenversammlung vom 24. Juni 2015 in Oetwil a.d.L.

Sehr geehrte Delegierte

Wie immer im November – meist kurz nach unserer Delegiertenversammlung – wird der ZFI Bericht veröffentlicht. Die ZFI-Verordnung legt die Obergrenze fest für die Anzahl der Personen, die vom Fluglärm stark gestört werden dürfen. Der Referenzwert ist 2009 mit 47'000 Personen festgelegt worden. 2013 waren über 57'000 Personen vom Fluglärm stark betroffen.

Der Bericht zeigt auf, dass die Verkehrsentwicklung in den Abendstunden zu einem grossen Teil dafür verantwortlich ist, dass mehr Menschen Schlafstörungen in Kauf nehmen müssen.

Der Bericht sieht die Ursache der Referenzwertüberschreitung in der Bevölkerungsentwicklung. Die Verfasser zeigen sich darüber überrascht und bezeugen damit die Fehleinschätzung bei der Prognostizierung des Fluglärms und damit der Einflussnahme auf den Flugbetrieb. 2009 waren alle Bauzonen bekannt, alle Projekte die bereits baubewilligt sind und die zu erwartende Bautätigkeit. Daraus hat sich auch die Bevölkerungszunahme in den ZFI-Gemeinden errechnen lassen. In Kenntnis der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung hat der Kanton der Bevölkerung in der Volksabstimmung zum Flughafengesetz versprochen, dass nie mehr als 47'000 Personen durch den Fluglärm stark gestört würden.

Dabei würden bereits mit der Einhaltung der gesetzlichen und betrieblichen Regeln die Belastung der Bevölkerung und damit auch die ZFI-Zahl deutlich sinken. Das heisst:

1. Lenkungswirksame Lärmgebühren, die dazu führen, dass in den Nachtrandstunden lärmgünstigere Flugzeuge eingesetzt werden.
2. Einhaltung der Betriebszeiten, indem über die Slot-Vergabe ein Flugplan betrieben wird, der innerhalb der ordentlichen Betriebszeiten abgewickelt werden kann.

In diesem Frühjahr ist dann der Lärmbericht 2014 erschienen und dieser hat die Lärmzunahme in vielen Gebieten um den Flughafen bestätigt. Hat der Flughafen bis vor fünf Jahren noch gerne die Graphik gezeigt, die die jährliche Verkleinerung der lärmbeeinträchtigten Gebiete belegt hat, wird heute darauf verzichtet. Sicher nicht ohne Grund. Der technologische Fortschritt kommt nicht der Bevölkerung zu Gute, weil a) in den Nachtrandstunden die Anzahl der Flüge stark zugenommen hat und b) weil zwar modernere, aber auch grössere Flugzeuge eingesetzt werden. Erschreckend ist die starke Zunahme in der Zeit zwischen 23:00 Uhr und 24:00 Uhr, und zwar an fast allen Messstellen, in allen Himmelsrichtungen.

Ein Grund mehr, dass wir unsere Anstrengungen bezüglich Lärmgebühren und die Einhaltung der Betriebszeiten verstärken. Zudem fordern wir, dass der Kanton seinen Einfluss zu Gunsten eines ZFI-gerechten Betriebs verstärkt.

Wenn Sie den Ausführungen zur Lärmentwicklung gefolgt sind, dann müssen Aussagen über die Rahmenbedingungen, die zunehmend verschärft würden, geradezu als absurd erscheinen. Gerade dies behauptet zum Beispiel das Positionspapier der Economiesuisse vom 23.3.2015. Ob die Aussagen von Economiesuisse, vom Verein „Weltoffenes Zürich“ oder vom Komitee Pro Flughafen stammen, ist irrelevant. Sie wiederholen im Wesentlichen die immer gleichen Vorwürfe an die Behörden und Verbände, die auf die Einhaltung der Regeln bestehen. Nicht die Infrastruktur ist begrenzend, nicht die Betriebszeiten sind restriktiver als etwa in London, München oder Frankfurt, es sind die internationalen Rahmenbedingungen, die die Schweizer Luftfahrt unter Druck bringen. Die Konkurrenz aus den Golfstaaten und aus Asien, der Lohndruck und der starke Schweizer Franken können nicht den Flughafenanwohnerinnen und Anwohnern angelastet werden. Die Bevölkerung hat im Gegenteil durch die Lockerung der Rahmenbedingungen eine Zunahme des Lärms zu ertragen.

Angesichts dieser Wahrnehmungsverzerrungen nehme ich erfreut zur Kenntnis, dass der neue Flughafendirektor Stephan Widrig nicht ins gleiche Horn bläst, sondern „nur“ fordert, dass die Rahmenbedingungen nicht weiter eingeschränkt werden. Auch zu den Pistenverlängerungen hat er sich in der NZZ so geäußert, dass sie ohne Staatsvertrag derzeit kein Thema wären. Das nehmen wir so zur Kenntnis, umso mehr, als derzeit niemand mehr an den Staatsvertrag zu glauben scheint.

Im Weiteren kann in der Fluglärmdiskussion festgestellt werden, dass offenbar der „ungefähre“ Status quo bei den An- und Abflügen in den meisten Regionen mehrheitsfähig akzeptiert würde. Dass der Flughafen nun kleine Projekte forciert, wie etwa den Testbetrieb in den DVO-Sperrzeiten an den Wochenenden oder das Bremssystem EMAS (Engineered Materials Arresting System) auf der Westpiste, weist wohl darauf hin, dass sich auch der Flughafen für die nächsten Jahre auf den Status quo ausgerichtet hat.

Der Ausblick zeigt, dass wir weiter stark gefordert sein werden. Wir erwarten in Bälde die Lärmgebührenordnung, die wir darauf prüfen werden, ob sie lenkungswirksam ausgestaltet ist. Wir erwarten die Verfügung zur Slot-Vergabe, die wir beim BAZL eingefordert haben und werden uns gegen eine systematische Benützung des Verspätungsabbaus wehren. Wir werden uns zur Initiative „Pistenveränderungen vors Volk“ positionieren. Nicht, dass ich die Initiative gescheit oder notwendig finde, aber wir müssen uns den Nutzen eines Abstimmungskampfes gut überlegen. Und ganz aktuell werden wir uns zum Entwurf der Teilrevision des Luftfahrtgesetzes vernehmen lassen. Für uns wichtig sind die Bereiche, in denen Kompetenzen für An- und Abflugverfahren, Infrastrukturen und Finanzierung von Umwelt- und Sicherheitsaufgaben sowie technische Sicherheitsmassnahmen finanziert werden. Ausserdem werden Änderungen bei der Konzessionserteilung sowie der Aufgaben und Rechte der Konzessionäre vorgeschlagen. Die Vernehmlassung läuft bis Ende September 2015. Unser Entwurf wird den Mitgliedern wieder zur Weiterbearbeitung zur Verfügung stehen.

Der neue Flughafendirektor Stephan Widrig hat uns in unserem Infoblatt unter der Rubrik „Darum braucht es den Schutzverband“ seine Reverenz erwiesen. Desgleichen bestätigen wir immer wieder, dass sich der Schutzverband der wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens bewusst ist. Das sollte eine gute Basis bieten für einen respektvollen gegenseitigen Umgang und eine koexistente Entwicklung von Flughafen und Gemeinden.

24.6.2015 Thomas Hardegger

Präsident Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich