



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

Halbjahresbericht des Präsidenten anlässlich sbfz-Delegiertenversammlung vom 30. November 2016 in Regensdorf.

Sehr geehrte Delegierte

Die Diskussionsbeiträge zur Entwicklung des Flughafens Zürich folgen sich im Wochenrhythmus. Der Schutzverband konzentriert seine Aktivitäten auf diejenigen politischen Vorlagen, deren Auswirkungen für die Bevölkerung um den Flughafen gross sind. Zwei Geschäfte haben eine intensive Auseinandersetzung erfordert, auf die ich näher eingehen möchte:

- Der Entwurf zum SIL-Objektblatt Zürich und damit zu den Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens Zürich
- Der Entscheid des Bundesverwaltungsgerichtes zur rechtlichen Stellung des Schutzverbandes und des Verspätungsabbaus

1. Zum SIL-Objektblatt:

In den Medien sind in Dutzenden von Beiträgen viele Details aus den mehreren hundert Seiten Unterlagen kommentiert worden. Vor lauter Bäumen wird dabei leicht der Wald aus den Augen verloren. Zusammenfassend kann der Entwurf so kommentiert werden:

Zuerst sind die Wünsche der Luftfahrtbranche formuliert worden. Anschliessend wurden Begründungen dafür gesucht, mit denen sich aus den Wünschen Pflichten für Wachstum ableiten lassen:

- a. Die Sicherheit müsse erhöht werden und deshalb wären Pistenverlängerungen und andere Betriebsvarianten notwendig.
- b. Die Wachstumsprognosen alleine verlangten Kapazitätserhöhungen für das Ost- und Südkonzept.
- c. Die internationale Konkurrenz verlange bessere Rahmenbedingungen für die Luftfahrt.

So ist in den letzten Jahren von den Stakeholdern des Luftverkehrs immer wieder die Forderung aufgestellt worden, der Bund müsse dem Kanton das Wachstum aufzwingen.

Der Kanton Zürich hat die Eckdaten zur Flughafenentwicklung – und dies demokratisch legitimiert – im Flughafengesetz in Art 3 und 19 festgeschrieben:

- Die 7-stündige Nachtruhe
- eine Standortbestimmung, falls 320'000 Bewegungen erreicht werden
- Beschränkung der Lärmimmissionen, so dass die Anzahl der stark belasteten Personen das Niveau des Jahres 2000 nicht überschreitet
- Gegen Projekte für Pistenveränderungen kann das Referendum ergriffen werden

Der SIL II missachtet alle diese Vorgaben. Es soll insbesondere eine höhere Bewegungszahl ermöglicht und die Einhaltung des Betriebsschlusses aufgeweicht werden. Und alles basiert auf Nachfrageprognosen, die seit Jahren nicht eintreffen und deshalb immer wieder nach unten korrigiert werden müssen. Dass die Bewegungszahl seit 2001 praktisch stagniert, wird aber von den Wachstumstreibern einfach nicht zur Kenntnis genommen.

Für den Bund sind die Nachfrageprognosen aber neben dem vermeintlichen Sicherheitsdefizit das Argument für die Anpassung des SIL-Objektblattes. Bei Strasse und Schiene wird vor einem Ausbau eine Zweckmässigkeitsbeurteilung erstellt. Neben Kosten und Nutzen werden auch die Auswirkungen auf die Umwelt untersucht. Zudem wird auch nach Steuerungsmöglichkeiten für eine bessere

Nutzung der bestehenden Infrastrukturen gesucht, z.B. um die Verkehrsspitzen zu brechen oder den Verkehrsfluss zu verbessern. Bei den Flughafeninfrastrukturen soll, wie es der Businessplan der Branche wünscht, auf Vorrat ausgebaut werden. Dafür dient die bestellte Nachfrageprognose.

Wir schlagen uns sowieso und grundsätzlich mit einer schwierigen Beschränkung der Mitsprache herum. Der Bundesrat begründet die Anpassung der SIL-Objektblätter mit dem in diesem Frühjahr veröffentlichten „Luftfahrtpolitischen Bericht“ (LUPO), den er in eigener Kompetenz verabschiedet hat. Genauso wird der Bundesrat dann über die SIL-Objektblätter alleine entscheiden. Die Mitsprache beschränkt sich auf das mehr oder weniger originelle Kommentieren der Entwürfe. Trotzdem sind Stellungnahmen und Anträge der Betroffenen wichtig. Neben der Positionierung sind sie als Begründung späterer Einwendungen gegen Änderungen in den Betriebsreglementen bedeutsam. Schon so sind Anfechtungen selten erfolgreich, insbesondere wenn Ausbauten und Flugkonzepte im SIL-Objektblatt als Möglichkeit bereits aufgezeigt sind.

2. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 25. Oktober 2016

Kann das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerG) für den Schutzverband mit einem halbvollem oder einem halbleeren Glas beschrieben werden? Nun, wir haben gewonnen, und wir haben verloren.

- Gewonnen haben wir, weil das BAZL unsere aufsichtsrechtliche Beschwerde gegen die faktisch planmässige Benutzung der halben Stunde nach 23:00 Uhr als blosser Anzeige behandeln wollte und uns in einem einfachen Schreiben über die Nichtigkeit der Anzeige informierte. Das BVerG hat nun entschieden, dass das Verhalten des BAZL's einer Rechtsverweigerung gleichkäme und der Schutzverband legitimiert ist, Beschwerde zu erheben. Damit hat der BVerG bereits zum zweiten Mal innert kurzer Zeit das BAZL wegen Rechtsverweigerung gerügt.
- Materiell sind wir mit der Beanstandung der Art und Weise, wie die halbe Stunde für den Verspätungsabbau genutzt wird, abgeblitzt. Dies, obwohl einige unserer Begründungen vom BVerG gestützt worden sind, so zum Beispiel die Feststellung, dass die flugplanmässige Abflugzeit nicht nach 22:45 angesetzt werden kann, falls das Flugzeug bis 23:00 auch tatsächlich gestartet sein soll. Ebenso ist es dem Flughafen nicht gelungen, zu belegen, dass Verspätungen nach 23:00 Ausnahmecharakter haben. In der Zeit zwischen 2011 und 2015 konnte der Flughafen nur 17 Beispieltage finden, an denen die geplanten Flüge um 23:00 Uhr alle abgewickelt waren, und an all diesen Beispieltagen sind ein Teil der Flugzeuge früher als im Flugplan vorgesehen abgefertigt worden. Es ist somit bewiesenermassen nicht möglich, bei Einhaltung des Flugplanes alle Flugzeuge vor 23:00 in die Luft zu bringen. Es werden tatsächlich zu viele Slots und diese zu spät zugeteilt. Der heutige Flugplan führt zwingend zu Verspätungen.
Ordentlich geplante Flüge dürfen die halbe Stunde nach 23:00 Uhr ohne besondere Voraussetzung nutzen. Weil aber der Flugplan - nicht die Verspätungen! - zwischen 22:30 und 22:45 nicht mehr Flüge als im Vorjahr aufweist, dürfen wir nicht von einer Verschlechterung ausgehen, die uns berechtigt, wegen Verletzung der Aufsichtspflicht gegen das BAZL vorzugehen.

Dieser Teil des Urteils ist auch der Hauptgrund, weshalb sich der Vorstand entschieden hat, das Urteil nicht weiterzuziehen. Wir können nun von einer gestärkten Position aus gegenüber dem BAZL auftreten und können gegen nachteilige Veränderungen des Flugplans vorgehen. Bei einem Weiterzug hingegen besteht ein gewisses Risiko, dass das Bundesgericht das für uns fragwürdige Urteil bestätigt. Dies hätte insofern nachteilige Folgen, als der Flughafen daraus einen Freipass für verspätete Flüge ableiten würde.

Wir haben uns in den letzten Jahren vor allem auf Verletzungen der Nachtruhe konzentriert. Es ist die schädlichste Belastung, die die Bevölkerung um den Flughafen zu tragen hat. Wir haben bei den lenkungsabhängigen Lärmgebühren Recht erhalten, wir haben uns die Einsicht in die Ausnahmeregelung für Nachtflüge erstritten und im BVerG-Entscheid auch die Legitimation bestätigt erhalten, aufsichtsrechtliche Beschwerde gegen das Tolerieren von Regelverstößen zu führen.

So ist es zu einem rechten Teil auch unser Verdienst, dass das Thema der Verspätungen und der Verletzung der Nachtsperre von Bunderätin Doris Leuthard und der Regierungsrätin Carmen Walker Späh als primär zu lösende Aufgabe beim Flughafen aufgenommen worden sind. Und wenn die Bundesrätin die Luftfahrtbranche rügt und die ungerechtfertigte Belastung für die Bevölkerung als berechtigtes Ärgernis bezeichnet, gibt das doch zur Hoffnung Anlass, dass die Güterabwägung zwischen Nutzen und Lasten fairer vollzogen wird.

Wir dürfen uns aber nichts vormachen, der Lärm in den Nachtrandstunden hat im Gegensatz zum Taglärm weiter zugenommen. Wird der Flughafenbetrieb wie im SIL vorgesehen umgesetzt, dann wird sich die Tendenz zu mehr Lärm spätnachts deutlich verstärken. Massnahmen, die den Lärm in den Nachtrandstunden vermindern, verlangen betriebliche Eingriffe. Bis die Zürcher Regierung und der Bund hier entschlossen sind, einzugreifen, bleibt uns nichts anderes übrig, als den Druck auf die Verantwortlichen der Luftverkehrsbranche weiterhin aufrecht zu erhalten.

30. November 2016

Thomas Hardegger

Präsident Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich