



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

## Halbjahresbericht des Präsidenten vom Juni 2022 an die Delegierten

Höri, im Juni 2022

Im ersten Halbjahr 2022 hat der Flugbetrieb am Flughafen Zürich wieder deutlich zugenommen. Dies nehmen wir alle wieder mit zunehmendem Fluglärm wahr.

Auch im wirtschaftlichen und politischen Umfeld hat sich wieder einiges getan.

Im Dezember 2021 empfiehlt die Eidg. Kommission für Lärmbekämpfung in einem 131-seitigen Bericht die Anpassung der Grenzwerte für Strassen-, Eisenbahn- und Fluglärm. Die Empfehlung beinhaltet klare Verschärfungen der Grenzwerte und eine Anpassung der Nachtperiode auf 22:00 Uhr bis 07:00 Uhr. Ein Anliegen, für welches sich der Schutzverband seit langem einsetzt.

Kurz vor Jahresende ist die Sistierungsverfügung des BAZL zum Verfahren Betriebsreglement 2017 eingegangen. Mit dem Verfahren BR17 wird zugewartet, bis abgeschätzt werden kann, welchen Einfluss das Bundesverwaltungsgerichtsurteil zum BR14 auf die Ausgestaltung des BR17 haben wird.

Eine sehr skurrile Meldung der NZZ, ebenfalls noch Ende 2021, lautete folgendermassen: Die Luft-hansa werde im Winter 21/22 18'000 wirtschaftlich unnötige Flüge trotzdem durchführen, um ihre Landerechte (Slots) nicht zu verlieren. Andere Gesellschaften würden dieser Rechte sonst gerne übernehmen. Eine solche Haltung zeigt, dass die Luftfahrt von betriebsökonomischen Überlegungen getrieben wird. Alle reden vom Klimaschutz und klimapolitischen Zielen. Entwicklungen wie die hier aufgezeigt sind falsch und müssen unterbunden werden

Kaum Beachtung fand eine Meldung der TA Medien im Januar 2022.

Eine geplante Mediation zwischen Deutschland und der Schweiz fand nicht statt. Gemäss dem Mediator Schneiderhan «wurde kein Schweizer Partner benannt». Unklar ist, von wem das hätte geschehen sollen. Der sbfz hatte, ausser dem Inhalt zweier Zeitungsmeldungen, keine Kenntnis von einem Mediationsverfahren.

Viele Gemeinden und Städte weisen viel bessere Rechnungsabschlüsse 2021 aus als budgetiert. Von der Coronapandemie ist in den Zahlen nichts zu merken. Insbesondere ist der vom Kanton vorhergesagte deutliche Rückgang der Steuereinnahmen von juristischen Personen nicht eingetreten. 2021 war ein Jahr mit sehr stark reduziertem Flugverkehr. Der Einfluss der Luftfahrtindustrie auf die Wirtschaft ist somit geringer als angenommen.

Immerhin fliegt die SWISS nun  $\frac{3}{4}$  des Vorkrisenprogramms und meldete, das sie aktuell profitabel unterwegs ist. Auch hier wäre vielleicht für uns alle der bessere Weg: Qualität vor Quantität.

Die Firma Boeing rechnet in der Periode 2019 bis 2040 weltweit mit einem jährlichen Wachstum (Passagierkilometer) von 4% (dies entspricht einer Verdoppelung alle 18 Jahre). Für Europa beläuft sich ihre Schätzung auf 3.1% (Verdoppelungsperiode ca. 23 Jahre).

Auch interessant fand ich die Ergebnisse einer kürzlich veröffentlichten Umfrage, die vom Marktforschungsinstitut GFS durchgeführt wurde.

Gemäss GFS sprechen sich knapp  $\frac{3}{4}$  der Befragten für eine Flugticketabgabe aus klimapolitischen Überlegungen aus. 42% der Befragten wollten 30 Fr. für Kurzstreckenflüge, 120 Franken für Langstreckenflüge belasten. 50% stimmten höheren Abgaben zu.

Auch wenn vor gut einem Jahr das CO<sub>2</sub> Gesetz durch den Souverän abgelehnt wurde, zeigt die Umfrage doch, dass viele bereit wären, aus klimapolitischen Überlegungen etwas mehr für ihren Flug zu bezahlen. Vielleicht ist das ein Ansatz, dieses Thema wieder aufzugreifen.

Der Schutzverband lädt einmal im Jahr zu einem runden Tisch mit allen Fluglärmorganisationen rund um den Flughafen Zürich ein.

Die Interessen der einzelnen Organisationen sind, wie wir alle wissen, je nach geografischer Zugehörigkeit der Organisation ganz unterschiedlich.

Die Fluglärmorganisationen haben aber durchaus auch gemeinsame Anliegen. Es sind das:

- Die Einhaltung der Nachtsperreordnung. In der Nacht will jeder Ruhe. Fast täglich wird diese Nachtflugsperreordnung nicht eingehalten. Zu viele Flugbewegungen finden nach 23 Uhr statt. Begründet mit Verspätungsabbau. Der Flugbetrieb zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr ist so geplant, dass Verspätungen weitgehend vorhersehbar resp. eigentlich sogar geplant sind, weil es klar ist, dass die Flugpläne nicht eingehalten werden können.  
So hat die FZAG selber im Rahmen eines Rechtsverfahrens offengelegt, dass es im Zeitraum von 2011 bis 2015, an 1826 Tagen, nicht gelungen ist, mehr als 17 Tage zu finden, an denen der letzte Start gemäss den Vorschriften des Betriebsreglements erfolgte. Es darf daher zu Recht behauptet werden, dass Verspätungen in der Flugplanung vorgesehen und eingeplant sind. Es handelt sich somit nicht um Verspätungen im Sinn des Wortes.
- Lenkungswirksame lärmabhängige Lärmgebühren. Hier liegt, sogar ohne finanzielle Mehrbelastung der Luftfahrtindustrie, noch viel Potential.
- Die Einhaltung des bewilligten Lärms. Der im Rahmen des aktuell gültigen Betriebsreglement bewilligte Lärm wird nachts laufend deutlich überschritten. Das muss sich ändern.

Aktuell liegen diese 3 Punkte im Hauptfokus des Schutzverbandes.

Sie sehen, es bleibt weiterhin spannend rund um den Flughafen Zürich.

Ich wünsche Ihnen einen guten Sommer.

Herzlichst,



Roger Götz

Präsident des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Zürich