



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

Halbjahresbericht des Präsidenten anlässlich sbfz-Delegiertenversammlung vom 19. November 2014 in Oberglatt

Sehr geehrte Delegierte

Der Bericht zum vergangenen Halbjahr ist geprägt einerseits durch unsere Rechtsverfahren, mit denen wir die Einhaltung der Gesetze auf juristischen Weg einfordern müssen und andererseits durch die Projekte zur Änderung der Betriebskonzepte, die zur beantragten Änderung des Betriebsreglementes geführt haben, mit dem Sie sich ja auch auseinanderzusetzen hatten.

In der Folge berichte ich über einzelne Ereignisse etwas ausführlicher und verbinde sie gleich mit einem Ausblick, soweit uns die Herausforderungen bekannt sind:

- Der Flughafen testet ab Juni 2014 an einzelnen Tagen ein neues Flughafenregime: Start ausschliesslich nach Norden. Der Testbetrieb soll bis Ende März 2015 dauern. Damit wird der Norden stärker belastet, der Westen in dieser Zeit entlastet, falls nicht eine 270 Grad Kurve geflogen werden muss. Dabei trägt der Westen immer noch etwa zwei Drittel der Abflüge und der Osten rund einen Fünftel der Anflüge.

Die nun beantragte Betriebsreglementsänderung versucht nun, Elemente aus dem Testbetrieb in den ordentlichen Betrieb zu überführen.

Kurz zusammengefasst führt dies zu vier wesentlichen Änderungen:

1. Eine grössere Fläche wird belärmt, auch wenn dies, so wird dies zumindest dargestellt, in der Gesamtheit nicht zu mehr Grenzwertüberschreitungen führt.
2. Die zusätzlichen verlängerten An- und Abflugrouten führen zu ökologisch unsinniger Luft- und Lärmbelastung
3. Es werden Vorbereitungselemente zu den Projekten für Pistenverlängerungen 10/28 und 14/32 implementiert. So geht dies aus dem Begleitschreiben der Flughafen AG an das BAZL hervor.
4. Die Ungleichbehandlung der Regionen bei der Verteilung der Lasten wird weiter verschärft statt reduziert.
5. Mit der Plangenehmigung der Schnellabrollwege wird die Möglichkeit zur Kapazitätserhöhung geschaffen, auch wenn ein Bedarfsnachweis dafür nicht erbracht werden kann.

Damit ist klar, dass sich der Schutzverband gegen dieses Betriebsreglement wehren wird. Ebenfalls melden wir prophylaktisch Widerstand an gegen ein Betriebsreglement, das auf verlängerten Pisten basiert.

Anzufügen bleibt noch, dass die Fristen für die Organisationen, Behörden und Einzelpersonen fast prohibitiv kurz waren. Wir sind unserer Bevölkerung und Mitgliedern gegenüber verpflichtet, die umfangreichen Unterlagen genau zu prüfen. Innerhalb 30 Tagen eine Einsprache vorzubereiten, die dann von den Mitgliedern auch noch mit ihren besonderen Anliegen ergänzt werden konnten, ist fast ein Ding der Unmöglichkeit, und es lässt die Vermutung aufkeimen, dass dies von den Antragstellern so gewollt ist.

- In verschiedenen Behörden und Organisationen hat es mit den Wahlen im Frühjahr Änderungen bei der Führung gegeben. Zum Beispiel im Landratsamt in Waldshut mit Martin Kistler oder im Fluglärmforum Süd mit Lothar Zjörjen als neuem Präsidenten. Unser Ziel ist es, dass der informelle Kontakt verstärkt werden kann, damit bei gemeinsamer Interessenlage auch einmal eine gegenseitige Unterstützung möglich ist. Mit den Behördenorganisationen im Osten, Westen und Norden ist der Austausch institutionalisiert.
- Aufgrund eines Bundesverwaltungsgerichtsurteils ist der Flughafen verpflichtet, das neue Lärmgebührenreglement zu verbessern. Im August 2014 ist dem Schutzverband beiläufig der grobe Entwurf einer neuen Lärmgebührenordnung vorgestellt worden. Es geht im Wesentlichen darum, dass die Homecarriers keine höheren Gebühren bezahlen müssen. Eine Lenkungswirkung ist auf Anhieb nicht erkennbar. Im Gegenteil, es ist zu befürchten, dass einzelne Carrier gegenüber dem bisherigen Lärmgebührenmodell mit einer grossen Entlastung rechnen dürfen. Der Schutzverband hat dazu umgehend kritisch Stellung genommen. Sollte der Flughafen tatsächlich in den Konkurrenzkampf der Luftfahrtsgesellschaften eingreifen, indem er „Einheimische“ bevorzugt behandelt, wird dies von den anderen Fluggesellschaften und ihren Herkunftsländern kaum akzeptiert werden.
- In einem weiteren Rechtsverfahren hat uns das Bundesverwaltungsgericht erneut Recht gegeben. Der Flughafen, das BAZL und der Kanton werden verpflichtet, uns Einsicht in die Dokumente zu geben, die die Ausnahmen in der Nachtsperrezeit regeln. Einzelne Stellen der Dokumente dürfen allerdings eingeschwärzt werden. Das Urteil kann noch ans Bundesgericht weitergezogen werden.
- Im September gab der Bundesrat seine Entscheidung bekannt, dass der Flughafen Dübendorf weiterhin für die Fliegerei genutzt werden soll. Das Gelände soll für die kommenden 30 Jahre einem zivilen Betreiber überlassen werden. Total sollen 28'600 Flugbewegungen pro Jahr (zivil u. militärisch) möglich sein. Da der Betrieb eines zivilaviatischen Flugplatzes in unmittelbarer Nähe des Flughafens Zürich auch dessen Betrieb und damit die Lärmbelastung beeinflusst, hat hier der Schutzverband Akteneinsicht in die Vergabe verlangt. In einem Schreiben des BAZL's wurden wir wegen Arbeitsüberlastung auf später vertröstet. Nachdem die Stadt Dübendorf Aufsichtsbeschwerde wegen Einsichtsverweigerung angestrengt hat, wurden auch wir mit den Unterlagen bedient. Mit Sicherheit lässt sich sagen, dass dies bedeutet, dass Skyguide einen Betrieb mit vier Pisten koordinieren muss. Verlässliche Aussagen zur Veränderung der Kapazität für den Flughafen Zürich, positiv oder negativ, gibt es bisher nicht.
- Ein Komitee pro Flughafen Zürich gibt die Lancierung einer Initiative bekannt, die verlangt, dass Pistenverlängerungen auch bei ablehnendem Kantonsratsentscheid referendumsfähig sind, also dem Volk zum Entscheid vorgelegt werden müssen. Begründet wird es damit, dass damit die direkt-demokratischen Instrumente ausgebaut werden. Offensichtlich missfällt dem Komitee und dessen Hintermännern und Hinterfrauen aber, dass der Kantonsrat zum wiederholten Male auf Antrag seiner Fachkommission einen Ausbau nicht für angezeigt hält. Sie hat auf Grund einer Ge-

sambetrachtung aller Auswirkungen einer möglichen Pistenverlängerung entschieden und dabei nicht einfach die Mehrheitsverhältnisse in den einzelnen Himmelsrichtungen berücksichtigt. Falls der Flughafen weiterhin Pistenverlängerungen projektieren und bauen will, so wird es halt eine Volksabstimmung geben. Einen Grund für die Notwendigkeit wird dann zuerst noch erfunden werden müssen. Immerhin hat der Flughafendirektor vor zwei Wochen gesagt, dass ohne Staatsvertrag auch keine Pistenverlängerung nötig sei. Die relativierende Haltung des Flughafens gibt zur Hoffnung Anlass, dass diese Einsicht auch bei anderen Flughafenplanern ankommt.

- Immer noch ein Ärgernis bleibt, dass die halbe Stunde von 23:00 bis 23:30 Uhr, die für den Verspätungsabbau zugelassen ist, schon fast als normale Betriebszeit betrachtet wird. Wenn 6 Starts auf 22.45 angesetzt werden, ist die tagtägliche Nutzung über die ordentliche Betriebszeit vorprogrammiert. Der Schutzverband wird sich in nächster Zeit mit der Slotvergabe in den Abendstunden befassen und schauen, wie darauf Einfluss genommen werden kann.

Der Vorstand des Schutzverbandes will auch dafür sorgen, dass er in der Öffentlichkeit wieder vermehrt wahrgenommen wird und er seinen Einfluss auf die Entwicklung der Belastung um den Flughafen verstärken kann.

19.11.2014 Thomas Hardegger, Präsident sbfz