

sbfz – Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich
Eine Interessengemeinschaft von 57 Gemeinden

Wohin geht die Reise?

Der Flughafen und damit der Fluglärm sind einem dauernden Wandel unterworfen. Der Schutzverband muss diese Veränderungen genau im Auge behalten und laufend abschätzen, wie sie sich auswirken. Wo kann man für die Bevölkerung lärmässige Verbesserungen erzielen, die gerecht sind, und ohne dass unerwünschte wirtschaftliche Nachteile entstehen?

Diese anspruchsvolle Aufgabe wird im Verbandsvorstand, in dem alle Himmelsrichtungen vertreten sind, dauernd neu verhandelt.

Flugbetrieb

Mit verschiedenen Gesuchen will die Flughafen Zürich AG (FZAG) den Flugbetrieb anpassen. Es sollen vor allem An- und Abflugrouten geändert werden. Ferner soll das Gebiet mit zulässigen Lärmgrenzwertüberschreitungen vergrössert werden. Dies dient aus Sicht des Flughafens der Sicherheit.

Damit wird aber auch die Kapazität des Flughafens erhöht. Neue Flugwege überfliegen Siedlungen tiefer als bisherige oder es werden sogar gänzlich neue Gebiete belärmt.

Ausbau

In Rümlang soll ein riesiges Gebäude für die Geschäftsfliegerei, die Rega und weitere Nutzer erstellt werden.

Auf einem neu geplanten Rollweg können Flugzeuge künftig Kreuzungen vermeiden. Der Flugbetrieb kann flüssiger abgewickelt werden.

Die Pisten 28 und 32 sollen verlängert werden. Voraussichtlich wird das Zürcher Volk dazu das letzte Wort haben. Es ist jedoch heute verfrüht, dass der Schutzverband zu diesem Thema konkret Stellung bezieht. Die Interessen und Meinungen der 57 Mitgliedsgemeinden und der Ortsgruppen sind noch zu unterschiedlich. Der Schutzverband setzt sich intensiv mit diesem Thema auseinander und wird zu gegebener Zeit Stellung dazu beziehen.

Wie verändert sich die Lärmbelastung?

Mit dem Zürcher Fluglärmindex wird die Fluglärmbelastung der Bevölkerung gemessen. Seit seiner Einführung im Jahr 2008 hat die Belastung die zulässige Obergrenze längst überschritten. Gemäss aktuellen Prognosen wird der ZFI jedoch wieder sinken. Der Schutzverband muss Obacht geben, dass diese Entwicklung stimmt und nicht verhindert wird.

Wie sieht der Schutzverband seine Aufgabe?

Strategie: Der Schutzverband will seine bisherige Strategie überarbeiten. Es sind Eckwerte festzulegen, welche den statistischen Aufgaben des Schutzverbandes entsprechen und der Standortqualität



Roger Götz ist Präsident des Schutzverbandes und Gemeindepräsident von Höri

der Flughafenregion dienen. Ein Gebiet mit zu viel Lärm hat keine akzeptable Standortqualität. Ein Gebiet mit abgewürter Wirtschaft aber auch nicht. Der Schutzverband soll sich vor allem dort einsetzen, wo unter seinen Mitgliedern keine grundsätzlichen Gegensätze herrschen. Er vertritt alle Regionen um den Flughafen.

Grundlagen schaffen: Fehlendes Wissen für spätere Standpunktbestimmungen muss rechtzeitig bereitgestellt werden. Mit der Tagung (siehe Kasten in dieser Info) packt der Verband diese Aufgabe an.

Politik: Der Schutzverband besitzt eine hohe Akzeptanz in der Politik. Dies durch seine fundierten Aussagen. Diese Akzeptanz will der Schutzverband beibehalten.

Der Schutzverband als Wachhund: Nicht zuletzt hat der Schutzverband eine «Wachhundfunktion». Wäre er nicht da, wäre die Entwicklung in den letzten 50 Jahren mit Sicherheit ziemlich anders abgelaufen. Gerade auch in diesem Sinn wird er von allen wichtigen Partnern anerkannt.

Der Schutzverband hat höhere lärmabhängige Start- und Landegebühren für Nachtflüge durchgesetzt. Das nützt tatsächlich!

Lärmige Flugzeuge werden seit September 2019 nachts stärker zur Kasse gebeten.

Schon im Mai 2007 hat der Schutzverband dem Bundesamt für Zivilluftfahrt einen Brief geschrieben. Darin verlangte er einen lenkungswirksamen Lärmgebührentarif.

Es brauchte dann einen Dauereinsatz unseres Verbandes über volle 12 Jahre, bis ein solcher Tarif dann endlich eingeführt worden ist. Der Schutzverband musste dafür sogar vor Gericht gehen. Der Schutzverband hat dieses Gerichtsverfahren gewonnen. Seit September 2019 bezahlen deshalb insbesondere Flugzeuge, die nach 23.00 Uhr abends (also ausserhalb des zulässigen Flugplans) starten oder landen, einen spürbaren Nachtlärmzuschlag.

Hat das Folgen?

- Im Hinblick auf den neuen Tarif wurde das Anflugmanagement verbessert. Flugzeuge werden vor der Landung seither sortiert. Diejenigen, die Anschlusspassagiere bringen, haben Vorrang. Das gibt weniger Verspätungen.
- Es wurden deutlich mehr Reserveflugzeuge bereitgestellt.
- Für das Umsteigen wird mehr Zeit eingeplant.
- Organisatorisch hat dieser neue Tarif somit tatsächlich eine deutlich sichtbare Wirkung.

Spürt man das im Alltag?

Ab August 2019 bis Februar 2020 hat sich der Anteil der besonders störenden Flüge nach 23.00 Uhr gegenüber früher um ein Drittel reduziert.

Diese Nachtflüge sind besonders lärmig: Es sind meist grosse, voll beladene Langstreckenflugzeuge. Diese gewinnen auch bei vollem Schub nur langsam Höhe. Ihr Lärm stört besonders stark. Diese Flugzeuge starten jetzt früher.

Im März 2020 ist der Luftverkehr infolge der Pandemie weitgehend zusammengebrochen. Eine Wirkung der Gebühren konnte da natürlich nicht mehr gemessen werden.

Was bringt die Zukunft?

Die Wirkung des neuen Tarifes wird allerdings bald wieder positiv spürbar sein: Bereits in zwei Jahren erwartet die IATA (Internationale Flug-Transport-Vereinigung) sogar wieder mehr Verkehr als im Jahr 2019.

Deshalb ist es wichtig, dass der Schutzverband weiterhin wachsam ist. Regeln, die die Lebensqualität unserer Region schützen, sollen nicht unter dem Eindruck einer vorübergehenden Krise aufgeweicht werden.

Tagung Flughafengebühren: 6.9.2021, 16:00 PH Zürich (beim HB)

Die Fachhochschule zhaw führt eine Tagung durch, an der die Gebühren aus rechtlicher und praktischer Sicht durchleuchtet werden.

Themen sind: In welchem rechtlichen Kontext werden Gebühren erhoben? Haben sie Lenkungswirkung? Wo driften die Interessen von Bund, Kanton und Flughafen auseinander? Wie sieht die Thematik aus der Sicht des Flughafens, des Bundes und des Schutzverbandes aus?

Der Anlass wird mit einer Podiumsdiskussion (und einem Apéro) abgeschlossen. Referenten sind Hochschulprofessoren und Persönlichkeiten aus der Praxis. Die Tagungseinführung erfolgt durch Frau Regierungsrätin Carmen Walker Späh. Der Schutzverband unterstützt diese Tagung und empfiehlt, daran teilzunehmen.

Weitere Informationen und Anmeldung bis am 31.8.2021 unter www.zhaw.ch/zow/tagung-oeff-wirtschaftsrecht



Darum braucht es den Schutzverband!

Die Corona-Pandemie hat den Flugverkehr weltweit in eine tiefe Krise gestürzt. Davon ist auch der Flughafen Zürich äusserst stark betroffen. Zeitweise war es am Zürcher Himmel so ruhig und leer, als gäbe es gar keinen Flughafen mehr. Was für die einen eine willkommene Ruhepause vom Fluglärm ist, hat für andere gravierende Folgen: Tausende von Arbeitsplätzen im Ökosystem Flughafen sind der Krise zum Opfer gefallen; zehntausende Arbeitnehmende waren monatelang in Kurzarbeit.

Dass der Flughafen Zürich für unseren Wirtschaftsstandort von zentraler Bedeutung ist, das hat die Pandemie schonungslos aufgezeigt. Die Krise ist aber auch eine Chance, die Diskussionen rund um den Fluglärm mit mehr «Ruhe» zu führen und gemeinsam mit allen Partnern Lösungen zu entwickeln, damit in Zukunft möglichst wenige Menschen insbesondere in der Nacht von Fluglärm belästigt sind, der Flughafen sich erholen kann und weiterhin auch eine moderate Siedlungsentwicklung in den Gemeinden möglich ist.

Dafür braucht es den Schutzverband, der sich seit über 50 Jahren für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm in allen Regionen rund um den Flughafen einsetzt, und zwar konstruktiv und mit Augenmass.

Regierungsrätin
Carmen Walker Späh
Volkswirtschaftsdirektorin
Kanton Zürich