

## Medienkonferenz, 22. August 2006

### Präsentation des Buches «Geplagt und enteignet»

Begrüssung von Urs P. Gasche, Herausgeber

Meine Damen und Herren

Als das Projekt für dieses Buch bekannt wurde, meldeten sich viele Betroffene, die sich bereit erklärten, honorarfrei dafür zu schreiben. Sie wollten exemplarisch aufzeichnen, wie sich die Oppositionsbewegung gegen einen Mega-Hub in Zürich formiert hat, wie die Opposition gegen den Fluglärm zu einer breiten Volksbewegung geworden ist, mit ihrer eigenen «Schneiser»-Sprache, mit ihren eigenen Farben, Symbolen und jetzt mit diesem Buch, das Fakten und Stimmungen bündelt.

Im Wesentlichen enthält das Buch drei Botschaften:

Die erste Botschaft besteht in authentischen Stimmen direkt Betroffener:

Sie erleben den Fluglärm wie den Lärm eines Sattelschleppers mit Vollgas. Sie schildern, wie dieser Lärm ihr Leben verändert hat. Sie berichten, wie es bei ihnen ankommt, wenn Flughafendirektion und Behörden sie immer wieder für dumm verkaufen, sie unvollständig, irreführend und falsch informieren.

Sie beschreiben, wie sie sich fühlen, wenn Polizei und Justiz versuchen, sie mit Hausdurchsuchungen und Fingerabdrücken einzuschüchtern.

Und wie sie reagieren, wenn die Behörden gegen Verfassung und geltendes Recht verstossen. Zum Beispiel wenn die Behörden und der Flughafen sich weigern, den Fluglärm unter den Flugschneisen als «lästig» im Sinne des Gesetzes anzuerkennen, und sich deshalb weigern, den Betroffenen auch nur Schallschutzfenster zu finanzieren.

Die zweite Botschaft des Buches: Die Verzögerungstaktik der Behörden und Politiker wird zum Bumerang. Sie möchten das Problem aussitzen und auf Zeit spielen. Doch das bringt die Opposition unter der Oberfläche erst recht zum Brodeln.

Erstmals hat die Flughafenlobby Angst, ein Volksabstimmungen – nämlich jene über die Plafonierungs-Initiative und später über Pistenänderungen – zu verlieren.

Zum ersten Mal haben Politiker Angst, von den Fluglärmopfern nicht mehr gewählt zu werden.

Zum ersten Mal einigt sich die Volksbewegung gegen den Fluglärm auf drei wesentliche Forderungen, die von den Oppositionsgruppen im Süden und Osten des Zürcher Flughafens gemeinsam unterstützt werden, leider allerdings höchstens teilweise von den politischen Parteien:

1. Der gekrümmte Nordanflug muss ebenso schnell eingeführt werden, wie vor drei Jahren die Süd- und die vermehrten Ostanflüge.
2. Die Nachruhe muss verlängert werden (heute dauert sie de facto nur 6,5 Stunden von 23.30 bis 06.00 Uhr; dies sogar an Sonn- und Feiertagen).
3. Die Flugbewegungen müssen plafoniert werden. Damit lehnen die Opposition im Süden und Osten den schwammigen, trügerischen, in der Umsetzung nicht kontrollierbaren Gegenvorschlag der Regierung gemeinsam ab.

In einer repräsentativen Meinungsumfrage haben sich nur 30 Prozent der Zürcher Stimmberechtigten für ein weiteres Wachstum des Flughafens ausgesprochen.

Die dritte Botschaft des Buches: Ein Miniland verträgt keinen Mega-Hub. Und schon gar keinen City-Mega-Hub nur 8 Kilometer vom Stadtzentrum entfernt. Der Raum Zürich ist zu dicht besiedelt. Ganze Stadtteile werden im Schlaf gestört. In Schwamendingen nimmt die Regierung in Kauf, dass die heute noch vielen Schweizer Mieter ausziehen und ein Ghetto von wirtschaftlich schwachen Ausländern entsteht, ähnlich wie bereits in Opfikon.

Norwegen, Schweden oder Finnland verfügen über kleinere Flughäfen. Trotzdem ist die Wirtschaft in diesen Ländern seit 1990 viel stärker gewachsen als in der Schweiz.

Ausschlaggebendere Standort-Vorteile sind angenehme Wohnverhältnisse – dazu gehören ruhige Wohnlagen –, die Lebens- und Arbeitsqualität und die soziale Sicherheit.

Ich fasse die drei wesentlichen Inhalte des Buches zusammen:

- a. Betroffene beschreiben authentisch, was sie erlebt haben, und was sie erwarten.
- b. Aus dem Buch geht hervor, dass Behörden und Politiker nichts gelernt haben: Sie verhalten sich gegenüber der Bevölkerung im Süden und Osten des Flughafens heute gleich dumm wie sie es früher viele Jahre lang gegenüber der Bevölkerung im Südbadischen gemacht haben.  
Die Verzögerungstaktik ist kontraproduktiv und kann leicht zum Bumerang werden.
- c. Das Buch lässt nur den Schluss zu, dass ein dicht bevölkertes Miniland wie die Schweiz keinen Mega-Hub verträgt. München hat den Mega-Hub aufs Land verlegt, ebenso Bangkok.

Wir sind für einen Flughafen bei Zürich, aber für einen Flughafen nach Mass.

Zum Flugverkehr jetzt noch einige generelle Überlegungen, die sich nicht auf die Schweiz beschränken:

Der Flugverkehr belastet die Umwelt und das Klima bekanntlich enorm. Ebenso wahr ist, dass viele Leute, auch solche die sich gegen übermässigen Fluglärm wehren, gerne fliegen. Und es ist wahr, dass interkontinentale Geschäftsreisen nur mit Flugzeugen möglich sind. Da stellt sich allerdings die Frage: Warum dürfen Geschäfts- und Ferienreisende die verursachten Umweltschäden und -kosten einfach auf die Allgemeinheit abwälzen? Warum sind Fluggesellschaften von der Benzinsteuern und Reisende von der Mehrwertsteuer befreit?

Ein vernünftiges, kostengerechtes Szenario sieht wie folgt aus:

Erstens: Alle Subventionen für den Flugverkehr sind zu streichen. Allein die Entwicklung des neuen Riesen-Airbus A 380 verschlingt wieder über 6 Milliarden Franken Steuergelder. Die EU und die USA streiten sich nur noch darüber, ob Airbus oder Boeing höhere Subventionen erhält.

Zweitens: Als Entschädigung für die gewaltigen Infrastrukturkosten und für die Umweltschäden wird das Flugbenzin europaweit, oder noch besser weltweit, gleich hoch besteuert wie bei uns heute das Autobenzin, also mit 80 Rappen pro Liter. Dann wäre das Fliegen pro Jahr weltweit rund 250 Milliarden Franken teurer. Dann gäbe es im Januar bei uns weniger Spargeln aus Peru und Kalifornien oder weniger Erdbeeren aus Südafrika. Und dann könnten die Fluggesellschaften weniger Wochenendflüge zum New Yorker Weihnachtsmarkt oder für eine Party auf Mallorca oder fürs Shopping in München verkaufen.

Wäre das so schlimm? Im Gegenteil: Das Geld würde wieder mehr in der Nähe ausgegeben. Und die ersten Spargeln, Erdbeeren und andere Produkte aus der Nähe wären wieder begehrt.

Wenn die Kostenwahrheit und damit die Regeln der Marktwirtschaft auch für den Flugverkehr gälten, dann wäre eine Plafonierung des Flugverkehrs als «Eingriff in die Marktwirtschaft» wohl gar nicht nötig.

Die Realität sieht leider anders aus. Die Fluggesellschaften und Flughafenbetreiber setzen weiter auf subventioniertes Wachstum. Getätigte Fehlinvestitionen in den Flughafen und in die Swiss sollen gegen die Gesetze des Marktes rentabel gemacht werden.

Um dieses Ziel zu erreichen, verlangt die Flughafen Zürich AG für den Flugverkehr jetzt sogar noch mehr Privilegien zu Lasten der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler:

Erstens will die Flughafen Zürich AG, dass der Bund einen Schweizer Fluglärmsfonds finanziert, um damit alle Fluglärmschädigungen zu zahlen. Das marktwirtschaftliche Verursacherprinzip, obwohl im Umweltschutzgesetz klar verankert, bliebe damit auf der Strecke.

Zweitens verlangt die Flughafen Zürich AG von den Politikern, dass der Bund die Kosten für die Sicherheit der Flugpassagiere übernimmt. Ich frage: Können künftig etwa auch Kinobesitzer, Messe- oder Konzertveranstalter Steuergelder für ihre Sicherheitsmassnahmen fordern?

Soll der Staat einzelnen Branchen der Wirtschaft etwa noch mehr Kosten abnehmen, und damit den Wettbewerb noch mehr verzerren?