

Fortsetzung von Seite 1

Wir arbeiten eng zusammen mit:

- ♦ **Klug** (Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit), einem landesweiten fluglärm-kritischen Verein, der von NR Priska Seiler Graf, ZH und SR Lisa Mazzone, GE im Co-Präsidium geleitet wird,
- ♦ dem **Fluglärmforum Süd**, der politischen Vereinigung (Gemeinden), welche genau die gleichen Interessen wie wir vertritt,
- ♦ der **Stiftung gegen Fluglärm**, die uns sehr nahe steht,
- ♦ dem **Bürgerforum Küssnacht**, das sich u.a. gegen den Fluglärm einsetzt,
- ♦ der **IG Zürich 12** (Schwamendingen), welche eine grosse Anzahl Lärmbetroffener vertritt.

Als Gast beim **Schutzverband gegen Fluglärm** beobachten wir die Szene rund um den Flughafen.

Wir verfolgen weiterhin Alternativen zu den Südüberflügen, wie die **Westpiste und den gekröpften Nordanflug** und bringen sie bei Politikern und nahestehenden Verbänden immer wieder ins Gespräch. Steter Tropfen höhlt den Stein. Ausserdem kämpfen wir unermüdlich gegen die HUB-Funktion des Flughafens, denn wir müssen dessen Lärm ertragen und die Lufthansa macht damit satte Gewinne. Immer wieder fordern wir bei ranghohen Politikern die Aufnahme der **Verhandlungen mit Deutschland** zur Abschaffung der Sperrzeiten.

Ständig **beobachten** wir die Einhaltung der Regeln, die zu Südüberflügen führen und **beschweren** uns. Laufend beschäftigen wir uns mit **fragwürdigen Expertisen, Studien und Konzepten**, welche den Bevölkerungsschutz sträflich vernachlässigen und den Bedarf eines stetig wachsenden Flughafens fordern.

Enttäuschend ist die Haltung der kantonalen Regierung, welche dauernd den Wirtschaftsmotor Flughafen überproportional propagiert und fördert und dabei die Bevölkerung im dichtest besiedelten Gebiet in Bezug auf Lärm und Sicherheit im Stich lässt. Mit dem Entscheid der Regierung das Urteil des kantonalen Verwaltungsgerichtes betr. dem Gestaltungsplan Areal Flugplatz Dübendorf ans Bundesgericht weiterzuziehen, setzte sie sich zwangsläufig auch für den Business Airport Dübendorf ein. Der Bund hat nun glücklicherweise Gegensteuer gegeben.

Impressum:

Verein Flugschneise Süd—NEIN, 8117 Fallanden. info@vfn.ch, Tel. 044 825 25 31, PC 87-313604-9

Für Sicherheit und Lebensqualität in unserer Region

Wir sind Ihnen für Ihre Mitgliedschaft sehr dankbar. Im Interesse der Sache ist eine **starke und engagierte Mitgliederbasis wichtiger denn je**, da unangenehme Bedrohungen in den nächsten Jahren Realität werden könnten.

In jüngster Vergangenheit hat der Vorstand auf Plakataktionen und Protestaktionen verzichtet, da dafür kein unmittelbarer Anlass bestand. Regelmässig überdenken wir an Strategieanlässen die Marschrichtung und die adäquaten Aktionen im Kampf gegen die Südüberflüge. Aus strategischen Gründen können wir gewisse unserer Aktivitäten nicht an die grosse Glocke hängen, sind aber trotzdem tagtäglich am Geschehen.

Corona-bedingt hat sich das Lärmproblem temporär etwas beruhigt. Nichts desto trotz ist es wichtig den Widerstand aufrecht zu halten.

Wir werden bei den Behörden als Stachel im Fleisch betrachtet und das ist gut so.

16. Jahrestag der Südüberflüge

Wir treffen uns am Freitag, 30.10.2020, 17.30 h zum **Outdoor-Apéro mit „open Mic“** beim Chramschof, Binzstasse 10, 8125 **Zollikerberg**. Direkt hinter der Forchbahndtation Zollikerberg. Informationen zum Anlass und Corona finden Sie unter www.vfn.ch.

Aktiv mitgestalten und etwas bewirken!

Wir wären dankbar um Unterstützung in folgenden Bereichen

- ♦ Aviatische, politische oder juristische Beurteilungen
- ♦ Kreatives Mitdenken anlässlich von Brainstormings
- ♦ Betreuung unserer Social Media Aktivitäten
- ♦ Leserbriefe schreiben
- ♦ Verfassen von Texten
- ♦ Betreuung unseres Warenlagers
- ♦ Organisation von Anlässen und Mailings

Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme

VFSN-Info I/2020 Für eine vernünftige Flughafenpolitik

→ 30.10.2020, 17.30 h Apéro, siehe Seite 8 ←

Editorial Liebe SchneiserInnen



COVID-19 hat die Gesellschaft weltweit durchgeschüttelt, als sässe die ganze Welt in einem Flieger der durch starke Böen fliegt. Unterdessen haben sich gewisse Wirtschaftsbereiche wieder mehr oder weniger erholt, nicht jedoch die Reiseindustrie. Für uns im Süden des Flughafens bedeutet dies, dass wir zurzeit viel weniger Fluglärm erleiden müssen als früher. Wir wissen aber alle, dass der jetzige Zustand nicht anhalten wird. Wirtschafts- und Forschungskreise haben zwar erkannt, dass sich Geschäftsreisen mittels Zoom und ähnlichen Tools vermeiden lassen, was enorme Kosten und Zeit einspart und bedeutet, dass viel effizienter gearbeitet werden kann. Dies ist Nachhaltigkeit, welche sich ausbezahlt. Trotzdem muss unser Kampf gegen die Südüberflüge weiter gehen. Es drohen nach wie vor die Südstarts geradeaus. Der Entscheid des Bundesrates vom 14.10.2020 hat vermutlich die 4. Piste für die Business Aviation am Flughafen Dübendorf zunichte gemacht. Sie finden in dieser Ausgabe der VFSN-Info zahlreiche Beiträge hierzu, sowie zu den gesundheitlichen Einflüssen des Lärms, zu Falschaussagen des BAZL und konkrete Vorschläge, wie Sie aktiven Widerstand leisten können. Unterstützen Sie uns – für uns alle und für sich selbst. Wir bleiben am Ball und kämpfen weiter. Danke für Ihre Unterstützung und beste Grüsse.

Ihr Verein Flugschneise Süd – NEIN
Edi Rosenstein, Präsident

Für Sicherheit und Lebensqualität in unserer Region

Was tut der VFSN für den Süden und für Sie?

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass der Süden seit der Einführung der Südlandung über Jahre hinweg hingehalten und überhöpelt wurde. Trotz Protesten und Publikationen musste 2010 abgewartet werden, bis das Bundesgericht zu einer Entscheidung kam. **Die Südüberflüge wurden darin als Provisorium abgetan, bis sich eine bessere Lösung ergibt.** Die benennen wir stetig mit dem gekröpften Nordanflug und dem Westanflug. Den sinnlosen Ausbau zum Hub und die längst fällige Aufhebung der Sperrzeiten haben wir immer wieder thematisiert.

Hätte der VFSN in den letzten Jahren nicht gekämpft, würde diese Region massiv mehr überflogen und es käme noch schlimmer.

Gegen die beantragten Südstarts geradeaus werden wir eine Beschwerdemöglichkeit bekommen, sobald das **Betriebsreglement 2017** (BR2017) durch das BAZL genehmigt wurde. Wir rechnen damit im ersten Quartal 2021 und haben dafür bereits gewisse Vorbereitungsarbeiten vorgenommen. Diese gravierende Bedrohung besteht nach wie vor. Dank dem Entscheid des Bundesrates vom 14.10.2020, das Projekt für eine Zivillaviatik am Flughafen Dübendorf nicht mehr realisieren zu wollen, sollte davon auszugehen sein, dass in Dübendorf keine 4. Piste für Kloten entstehen wird. Das ist ein Teilerfolg für den Süden, da dadurch die Kapazität am Flughafen Zürich nicht zusätzlich zu Lasten des Südens gesteigert werden kann. Da jedoch nach wie vor die Nutzung dieses Areals offen ist und der Kanton Zürich seine Einsprache gegen das Urteil des Zürcher Verwaltungsgerichts nicht zurückziehen will, bleiben wir am Ball. Der Zeitplan in beiden Angelegenheiten (BR2017 und Dübendorf) liegt in der juristischen Abhandlung der Geschäfte beim Bund resp. bei den Gerichten. Diese Mühlen mahlen langsam. Wir bedauern, dass der Innovationspark eine Verzögerung in der Realisation erfährt.

Wir machen Eingaben beim Gesamtbundesrat, bei Bundesrätin Simonetta Sommaruga (Vorsteherin des UVEK) und beim Kanton.

Wir schreiben Leserbriefe und führen Gespräche mit Medienvertretern. Leider publizieren die Medien unsere Beiträge nur selten, da sie Angst haben, Inserenten wie die Swiss und den Flughafen zu verärgern.

Wir nehmen an Veranstaltungen zum Thema Flughafen, Fluglärm etc. teil.

Wir beobachten täglich die Medien zu obigen Themen und informieren Sie auf unserer Webseite www.vfn.ch.

mehr auf Seite 8

Fluglärm und Gesundheit: Die Nacht ist entscheidend.

Was man schon wusste

PD Dr. med. Hans Göschke, Binningen

Um den Flughafen Kloten sind bei mehr als 15jähriger Wohndauer tödliche Herzinfarkte bis zu 48% häufiger, beim Fluglärm von Allschwil BL um 14% häufiger als anderswo in der Schweiz¹. Auch Hirnschlag, Herzversagen und neue Diabetesfälle treten signifikant häufiger auf als anderswo^{2,3}. Das Risiko für Todesfälle durch Herzinfarkt, Herzversagen und ischämischen Hirnschlag steigt schon ab einem Dauerlärm von 40 Lden (Tag-Abend-Nacht-Geräuschpegel) signifikant an². In Allschwil BL etwa beträgt der Lden-Wert laut EuroAirport 57,4, also um ein Vielfaches mehr als 40 Lden (Dezibel ist ein logarithmisches Mass). Der Kausalzusammenhang zwischen Fluglärm und Herz-Kreislaufkrankungen, vor allem in der Nacht, ist seit Jahren anerkannt, auch vom Bundesrat. Die Freisetzung von Stresshormonen und der Blutdruckanstieg im Schlaf wurden als Mechanismen identifiziert².

Neuere Erkenntnisse

Die Universitäten Basel und Mainz gehören zu den wichtigsten Zentren der Erfassung von Gesundheitsschäden durch Flugemissionen. Sie arbeiten seit Jahren eng zusammen. Die Public Health-Abteilung der Basler Uni hat den Begriff Intermittenz-Verhältnis (intermittency ratio) geprägt, das prozentuale Verhältnis zwischen Gesamtlärm und der Summe der Lärmgipfel in einem bestimmten Zeitraum⁴. Nicht der Durchschnittslärm ist der wichtigste Parameter bei gesundheitlichen Lärmschäden, sondern das Intermittenz-Verhältnis. Nicht der Durchschnittslärm reisst uns aus dem Schlaf, sondern die einzelnen Lärmgipfel. Auch weil der Fluglärm vorwiegend in Form von Lärmgipfeln erscheint, ist er bei gleicher Exposition schädlicher als der Strassenlärm. Die WHO setzte deshalb den Grenzwert für Fluglärm mit dem Durchschnittslärm von 45 Lden viel tiefer fest als für Strassenlärm mit 53 Lden. Zehn Dezibel mehr Lärm bedeuten für das menschliche Ohr

eine Verdoppelung des Lärms. Bei Fluglärm fühlen sich zwei- bis dreimal so viele Menschen stark gestört wie bei gleich lautem Strassenlärm⁵. Nächtlicher Fluglärm setzt Stresshormone frei und aktiviert das sympathische Nervensystem, was zu erhöhter Blutviskosität, Aktivierung der Blutgerinnung und Blutdruckanstieg führt; bei jahrelanger Exposition zum Risiko von Herzinfarkt, Herzversagen und Schlaganfällen⁵. Eine besondere Bedeutung kommt dabei dem nitrooxidativen Stress zu. Dieser führt zur Oxidation von Eiweissbausteinen. Die Folgen sind entzündliche Veränderungen der Innenschicht von Blutgefässen und erhöhte Gerinnungsbereitschaft⁵, was die Entstehung von Thrombosen und Embolien begünstigt. Der Fächer Fluglärmverursachter Schädigungen wird immer breiter. Relativ neu ist etwa die Fettsucht⁶, oft eine Vorstufe von Diabetes Typ 2. Nur bei nächtlichem Fluglärm trat die Fettsucht vermehrt auf, nicht aber bei Strassen- oder Bahnlärm.. Damit soll nicht der Eindruck entstehen, Fluglärm sei insgesamt die grössere gesundheitliche Gefahr als Strassenlärm. Von acht untersuchten Herz-Kreislaufkrankheiten etwa waren sechs häufiger bei Strassenlärm. Aber immerhin zwei, Herzversagen und ischämischer Hirnschlag, waren stärker assoziiert mit Fluglärm als mit Strassenlärm². Dass Herz-Kreislaufkrankungen und Fluglärm nicht noch umfassender miteinander verbunden sind, hängt angeblich mit seiner Beschränkung während der Nachtstunden zusammen. Die Bilanz der Fluglärmschäden ist schon deutlich genug, doch die Flugschadstoffe verursachen noch mehr Todesfälle als der Fluglärm², und die Effekte von Schadstoffen und Fluglärm addieren sich. Doch dies ist ein anderes Kapitel.

Fazit:

«Die Schlafstörung ist eine entscheidende Determinante der schädlichen Effekte von Fluglärm für das Risiko von Herz-Kreislaufkrankungen»⁵. «Am schädlichsten sind Schlafstörungen in der ersten und der letzten Stunde der Nachtruhe»⁷. Für die meisten Erwachsenen sind dies die Stunden von 23 bis 24 Uhr und 5 bis 6 Uhr.

Handeln auch Sie - für sich und für den Süden Werden Sie aktiv, seien Sie laut, machen Sie sich bemerkbar!

- ⇒ Schreiben Sie Mails an den Flughafen laerm@zurich-airport.com.
- ⇒ Melden Sie der Fluglärmhotline jeden Überflug Tel. 043 816 21 31 . Es macht nichts, wenn man Sie dort als „Nervensäge“ betrachtet.
- ⇒ Wenden Sie sich an Politiker und Politikerinnen. Schreiben Sie diese an und verlangen Sie konkrete Antworten und aktives Handeln mit Rückmeldung.
- ⇒ Schreiben Sie Leserbriefe an die Redaktionen in der Region:
leserbriefe@nzz.ch, leserbriefe@tagesanzeiger.ch, leserbrief.sonntag@nzz.ch, redaktion@zol.ch, ressort.uster@zol.ch, ressort.pfaeffikon@zol.ch, redaktion@zuercherwoche.ch, daniela.haag@zsz.ch (Horgen), daniel.stehula@zsz.ch (Meilen), redaktion@zobo.ch.
- Jeder Leserbrief hinterlässt auf der Redaktion Spuren, egal ob er veröffentlicht wird oder nicht.
- ⇒ Machen Sie Werbung für den VFSN. Jedes Mitglied, jede Stimme zählt. Nur mit einer grossen Mitgliederbasis nehmen uns Politiker, Behörden, Medien ernst. Mitgliederanmeldung über www.vfsn.ch.
- ⇒ Sprechen Sie über das Fluglärmproblem mit Nachbarn, Freunden und Verwandten.
- ⇒ Teilen Sie dem Vorstand des VFSN Ihre Ideen mit.

Falls Sie besondere Kenntnisse oder spezielles Wissen haben und dieses zur Verfügung stellen könnten, wenden Sie sich an den Vorstand des VFSN praesident@vfsn.ch.

Melden Sie sich bei uns, falls Sie gerne eine Aufgabe für den VFSN übernehmen möchten. Email: praesident@vfsn.ch.

Was kann bzw. soll gesagt werden?

- ⇒ Erwähnen Sie gegenüber dem Flughafen, dass der Fluglärm sehr laut und störend ist.
- ⇒ Fragen Sie nach, weshalb gerade heute über den Süden angefliegen wurde.
- ⇒ Betonen Sie, dass der Fluglärm zu den Randzeiten besonders schädlich und belastend ist.
- ⇒ Betonen Sie, dass mit den Südüberflügen die grösstmögliche Anzahl Menschen im Umkreis des Flughafens in ihrer Gesundheit bedroht wird. Nächtlicher Fluglärm macht krank, Studien belegen dies (siehe Artikel auf Seite 2).
- ⇒ Verlangen Sie konkrete Handlungen, z.B. neue Verhandlungen mit Deutschland oder die Einführung des gekröpften Nordanflugs.
- ⇒ Beanstanden Sie die völlig überdimensionierte Hub-Funktion des Flughafens.
- ⇒ Weisen Sie auf die Gefahr für die Menschen im Fall eines Absturzes hin.

Dokumente, Unterlagen und Argumente finden Sie auf www.vfsn.ch.

Danke im Namen aller im Süden wohnenden und arbeitenden Menschen

Danke im Namen aller Kinder, Eltern, Grosseltern und Urgrosseltern im Süden

DANKE



Bern, 14.10.2020 - Der Bund stellt das Sachplanverfahren für die Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf in ein ziviles Flugfeld mit Bundesbasis ein. Er hat das UVEK beauftragt, sich stattdessen am konzeptionellen Neustart des Planungsprozesses durch den Kanton Zürich zu beteiligen.

Zusätzliche Südstarts geradeaus

Die neuen Südstarts geradeaus sind momentan die grösste Bedrohung der nächsten Zukunft für die Lebensqualität im Süden. Sie wurden erstmals mit dem im 2017 vom Bundesrat erlassenen Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) vorgesehen. Damit wurden Südstarts bei Bise und Nebel in die Raumplanung aufgenommen, wie auch Pistenverlängerungen.

Gegen den SIL gibt es keine rechtliche Beschwerdemöglichkeit, bloss die Teilnahme an der Vernehmlassung.

Der VFSN hat im September 2018 mit 5219 Unterschriften für den Konzeptteil des SIL und im Oktober 2018 mit 6109 Unterschriften für den SIL II an der Vernehmlassung teilgenommen und somit **gegen die zusätzlichen Südstarts geradeaus protestiert**.

Betriebsreglement 2017

Im Herbst 2017 hat die Flughafen Zürich AG dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) das Betriebsreglement 2017 zur Genehmigung unterbreitet, welches kurz darauf publiziert wurde.

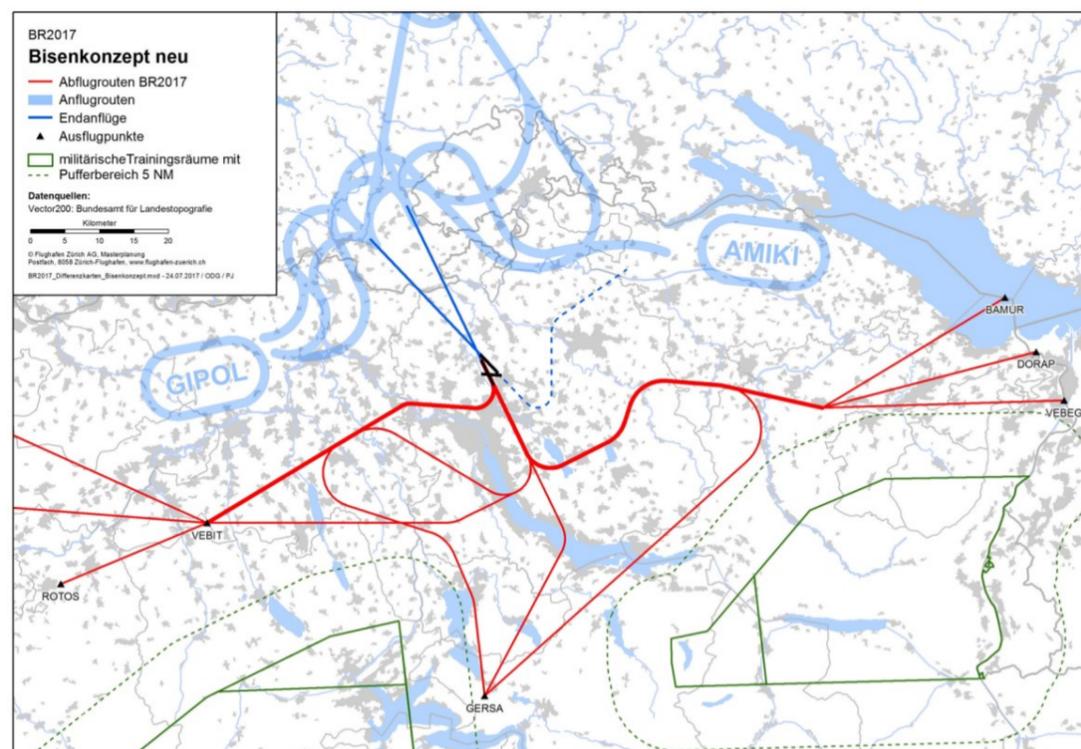
Eine wesentliche Änderung zum jetzigen Zustand sind im beantragten Betriebsreglement die Starts in Richtung Süden geradeaus bei Bise. Die Flugzeuge sollen ab Piste 16 in Richtung Dübendorf, Fällanden und Maur, bis hin zum Pfannenstiel, starten. Mehr als die Hälfte der Flüge würden nach der Startphase in Richtung Greifensee und Uster abdrehen. **Die Flughafen AG rechnet bis ins Jahr 2030 mit bis zu 7500 Südstarts geradeaus bei Bise pro Jahr.**

Der VFSN hat rechtzeitig Einsprache gegen das geplante Betriebsreglement erhoben.

Zudem erwähnenswert ist die neue Route im Nordanflugkonzept, worin Südstarts geradeaus vorgesehen sind, die teilweise über das Gebiet von Wetzikon nach Stäfa-Hombrechtikon fliegen würden.

Wir erwarten, dass das BAZL im Frühling 2021 über das Gesuch entscheidet. Falls die Südstarts zugelassen werden, wird der VFSN auch im Namen der Mitglieder alle rechtlichen Schritte dagegen einleiten und ist bereit **bis vor Bundesgericht zu gehen**. Selbstverständlich werden wir Sie darüber informieren.

Neues Bisenkonzept mit Südstarts geradeaus



Literatur:

- 1 A. Huss, M. Röösli et al.: Aircraft noise, air pollution, and mortality from myocardial infarction. *Epidemiology* 2010 ; 21 : 829
- 2 Héritier H., Röösli M. et al.: Transportation noise exposure and cardiovascular mortality: a nationwide cohort study from Switzerland. *Eur. J. Epidemiol.* 2017 ; 32 : 307.
- 3 Eza I.C., Röösli M. et al.: Longterm exposure to transportation noise and air pollution in relation to incident diabetes in the SAPALDIA study. *Int. J. Epidemiol.* 2017 ; 46 : 1115
- 4 Wunderli J.M., Röösli M. et al.: Intermittency ratio: A metric reflecting short-term temporal variations of transportation noise exposure. *J.Expos.Sci. Environ. Epidemiol* 2016 ; 26 : 575.
- 5 Münzel Th., Röösli M. et al.: Adverse cardiovascular effects of traffic noise with a focus on night time noise and the new WHO noise guidelines. *Ann. Rev. Public Health* 2020 ; 41 : 29.1-29.20
- 6 Pyko A. et al.: Long-term exposure to transportation noise in relation to development of obesity – a cohort study. *Environmental Health Perspectives* 2017, 117005.
- 7 M. Röösli et al.: Associations of various nighttime noise exposure indicators with objective sleep efficiency and self-reported sleep quality: a field study. *Int. J. Environ. Res. Publ. Health* 2019 ; 16 : 3

Lärm-Messstationen

Dass Lärm krank macht ist mittlerweile anerkannt. Allerdings wird auch hier an allen Enden getrickst, damit der Fluglärm dem Flughafen möglichst wenig Kosten verursacht. Der chronisch überschrittene ZFI - damals als Gegenvorschlag zur Plafonierung von der Regierung ins Spiel gebracht und von der gutgläubigen Bevölkerung an der Urne angenommen – rechnet mit über Stunden gemittelten Lärmwerten. Ein ohrenbetäubender Schall geht gleich in die Statistik ein wie z.B. 10 mittellaute Ereignisse. Neuerdings wird auch die Anzahl belärmter Bürger damit tief gehalten, dass motorgesteuerte Fensterschliess-Mechanismen vorausgesetzt werden.

Wir alle wissen jedoch, dass es der einzelne Überflug ist, welcher uns weckt oder nicht einschlafen lässt. Auch das Universitätsspital Basel hat erkannt, dass nicht der durchschnittliche Lärmteppich für die Gesundheitsbelastung signifikant ist, sondern die einzelnen Lärmspitzen, die den durchschnittlichen Lärm überragen (vgl. dazu den Artikel auf dieser Doppelseite).

Aus genannten Gründen nimmt derzeit der VFSN eine neue Generation von Lärm-Messstationen in Betrieb. Geplant ist die Platzierung einiger Messstationen über das südliche Gebiet verteilt. Damit soll der Lärm und die Anzahl und Intensität einzelner Lärm-Peaks gemessen und publiziert werden.

Die Stationen würden wir gerne bei Mitgliedern platzieren. Wir werden mit einem konkreten Aufruf an Sie gelangen, wenn wir soweit sind.

Aus dem Jahresbericht des Präsidenten an der GV vom 14.9.2020

- Seit Februar 2020 haben wir die Medienpräsenz komplett heruntergefahren, da COVID-19 die Menschen vor andere Probleme stellte.

- Im August 2019 hat Bundesrätin S. Sommaruga von uns ein Dossier erhalten zu folgenden Themen: 7-stündige Nachtruhe, fragwürdige Slotvergabe, Westanflug, sowie zahlreiche Facts und Figures. Mit dem Hinweis auf die alte Westanflug-Studie und dem ausstehenden BR2017 wurden unsere Forderungen abgelehnt.

- Im Mai 2020 wendeten wir uns an den Gesamtbundesrat mit der Aufforderung, eine neue Bedarfsstudie zum künftigen Passagieraufkommen zu veranlassen. Mit dem Hinweis nach Bedarf einer langfristigen Verbindlichkeit in der Raumplanung und dem ausstehenden BR2017 erhielten wir erneut eine Absage.

- Wir stellten bei Skyguide den Antrag auf Echtzeit-Publikation der betriebs- bzw. wetterbedingten Gründe von Änderungen des Flugregimes und werden diese Forderung über den Zürcher Regierungsrat nochmals vorbringen.

- Berichterstattung über die fragwürdigen BAZL-Aussagen, siehe Beitrag auf Seite 4.

- Im Zusammenhang mit den Entschädigungsforderungen an den Flughafen Zürich haben wir mit diesem eine weitere Vereinbarung zum Verjährungsverzicht bis 2025 abgeschlossen.

- Das Schutzkonzept Süd, Phase 2, ist vom Bundesrat noch nicht genehmigt worden. Einsprachen sind noch pendent.

- Die beiden Schnellabrollwege der Piste 34 sind juristisch erledigt, baulich aber noch nicht umgesetzt.

- Betr. Situation um den Flugplatz Dübendorf siehe Seite 1 „Editorial“ und Beitrag „Was tut der VFSN...“ auf den Seiten 1 und 8.

Irreführende Aussagen des BAZLAlex Tiefenbacher, www.daslamm.ch, 8.5.2020

Um der Bevölkerung die Luftfahrt als unverzichtbare Infrastruktur zu verkaufen, griff das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) während den Verhandlungen zu den Corona Krediten tief in die kommunikative Trickkiste und präsentierte der Öffentlichkeit und dem Parlament tendenziöse, fragwürdige und gar falsche Zahlen. **Es stellt sich die Frage, ob man sich beim BAZL noch zur Verwaltung oder bereits zur Fluglobby zählt.**

Angefangen hat das Datendebakel mit der Zahl 190'000. In einer Medienmitteilung¹ zu den coronabedingten Überbrückungskrediten für die Luftfahrt kommunizierte das Eidgenössische Finanzdepartement anfänglich Folgendes: «Gemessen an Vollzeitstellen beschäftigt die Luftfahrtbranche mehr als 190'000 Mitarbeitende in der Schweiz.» Dabei sind es bei den Airlines, für den Betrieb der Flughäfen und bei der Flugsicherheit laut dem Bundesamt für Statistik lediglich 21'000². Verglichen mit anderen Branchen, wie zum Beispiel der Gastrobranche, die direkt 120'000³ Personen beschäftigt, ist das nichts. Die total überrissene Zahl kam dadurch zustande, dass die Behörden neben den direkt Beschäftigten auch noch Stellen dazurechneten, die in andere Branchen fallen und über sogenannte indirekte, katalytische und induzierte Effekte entstehen. Als Reaktion auf die Recherche des Onlinemagazins «Das Lamm»⁴ passte das Eidgenössische Finanzdepartement die Formulierung an. Doch nicht stark genug: In der Medienmitteilung steht nämlich weiterhin, dass die durch den privaten Flugverkehr direkt und indirekt ausgelöste Wertschöpfung ca. 190'000 Arbeitsplätze betreffen würde. Dieses Aufbauschen ist kein Einzelfall.

Die Botschaft gaukelt dem Parlament eine zu grosse Flugbranche vor. Dies zeigt sich eindrücklich in der bundesrätlichen «Botschaft zu einer dringlichen Änderung des Luftfahrtgesetzes angesichts der COVID-19-Krise», die der parlamentarischen Diskussion zur Vergabe der Corona-Kredite an die Flugbranche zugrunde lag. In der Botschaft, für welche das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) verantwortlich ist, stehen folgende drei Zahlen:

- 1 «Mehr als ein Drittel aller Exporte, bezogen auf den Wert der Waren, verlassen die Schweiz per Luftfracht.»
2. «Gemäss einer Berechnung, die im Rahmen der Erarbeitung des Berichts [...] über die Luftfahrtpolitik der Schweiz erstellt wurde, generiert der private Flugverkehr direkt und indirekt eine Wertschöpfung von rund 30 Milliarden Franken pro Jahr.»
3. «Für rund 70 Prozent der Schweizer Unternehmen ist die Abwicklung von Luftfracht eine wichtige Grundvoraussetzung.»

Alle drei Aussagen sind irgendwo zwischen tendenziös, irreführend und falsch anzusiedeln.

Zu Punkt 1: Laut der eidgenössischen Zollverwaltung machten die Flugexporte 2019 wertmässig tatsächlich viel aus. Nämlich nicht nur 30, sondern gar 50 Prozent. Was jedoch zur Einordnung dieser Zahl auch wichtig wäre: Mengenmässig bringen die Exporte via Luftfracht nur gerade etwa ein Prozent⁶ aller Schweizer Exporte auf die Waage. Bei einer so kleinen Menge könnte Potenzial vorhanden sein, einen Teil der Flugfracht auf Züge, LKWs und Schiffe zu verlagern – je nachdem, was transportiert wird und wohin die Exporte gehen. Die einseitige Nennung des wertmässigen Anteils suggeriert hingegen, dass dies kaum möglich sei.

Punkt 2 ist so, wie sie hier steht, falsch. Denn die Flugbranche generiert laut dem luftfahrtpolitischen Bericht (Lupo)⁷ die 30 Milliarden Wertschöpfung nur zum Teil durch direkte und indirekte Effekte.

Mehr als die Hälfte stammt aus induzierten und katalytischen Effekten. Der 30 Milliarden Franken Wertschöpfung liegt also dieselbe problematische Berechnungsmethode zugrunde wie den zuvor vom eidgenössischen Finanzdepartement kommunizierten Arbeitsplatzzahlen. Direkt generiert die Luftfahrt nur rund acht Milliarden Franken, wobei auch hier die Wertschöpfung der Restaurants und Geschäfte auf dem Flughafenareal miteinberechnet wird, obwohl diese ja eigentlich nicht in der Flugbranche, sondern in der Gastrobranche und dem Detailhandel anfällt.

Indirekt, also über Betriebe, die die Flugbranche beliefern, generiert die Luftfahrt laut Lupo nochmals knapp vier Milliarden Franken. Somit sind noch 18 von den 30 Milliarden Franken übrig, die allesamt über katalytische und induzierte Effekte zusammenkommen und somit klar ausserhalb der Flugbranche erwirtschaftet werden. Zum Beispiel, wenn die PilotInnen und FlugbegleiterInnen ihr Geld beim Friseur, im Fitnessstudio oder beim Bäcker ausgeben oder weil die eingeflogenen TouristInnen in der Schweiz einkaufen. Zudem hat das BAZL wertschöpfungsmindernde Effekte in der Berechnung der 30 Milliarden Franken nicht berücksichtigt. So verursacht der Flugverkehr laut dem Bundesamt für Raumentwicklung⁸ jedes Jahr eine Milliarde Franken externe Kosten, die nicht über die Flugtickets, sondern von der Allgemeinheit bezahlt werden müssen: beispielsweise Gesundheitskosten, die infolge anhaltender Lärmbelastung in Flughafennähe anfallen oder Infrastrukturkosten, die wegen der Klimaerhitzung entstehen. Ausserdem bringen die Flugzeuge mehr Schweizer Urlaubsgeld nach Bali, London und Berlin, als dass sie Touristenfranken aus dem Ausland einfliegen⁹. Beide Effekte wirken sich negativ auf die angeblich 30 Milliarden Wertschöpfung aus. Miteingerechnet wurden sie vom BAZL jedoch nicht.

«Bei einer Wertschöpfungsberechnung wird immer nur der wirtschaftliche Nutzen und damit der Beitrag [...] an eine Volkswirtschaft ausgewiesen», begründet man die einseitige Berechnungsmethode beim Bundesamt.

Punkt 3. Schliesslich entpuppte sich auch die dritte Zahl, die das BAZL ohne Quellenangabe in der Botschaft platzierte, als klar falsch. Die «70 Prozent der Schweizer Unternehmen», für welche die Luftfracht eine wichtige Grundvoraussetzung sein soll, stammem zwar aus einer Studie¹⁰ der Hochschule St. Gallen. Nur: Diese Studie untersuchte nicht, wie wichtig die Luftfracht für alle Schweizer Unternehmen ist, sondern führte lediglich eine «Befragung von Empfängern und Versendern von Luftfracht sowie von Logistikdienstleistern» durch. Dass die meisten der StudienteilnehmerInnen sagten, die Luftfracht sei für sie wichtig, wenn alle Befragten die Luftfracht sowieso schon regelmässig nutzten, erstaunt kaum.

Die Aussage auf alle Schweizer Unternehmen auszuweiten, ist weder logisch noch zulässig. Die Aussage ist so, wie sie in der Botschaft steht, schlicht falsch. Das musste nun auch der Bundesrat zugeben: «Sans cette précision, cette donnée est incorrecte et doit être relativisée.¹¹» Kennt das BAZL seinen Auftrag? Wieso ist die in der Botschaft gelieferte Informationsbasis so miserabel? Klar, es musste schnell gehen. Aber dies dürfte nicht der einzige Grund gewesen sein. Ein Bericht¹² der eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK) über die Qualität der bundesrätlichen Botschaften weist nämlich noch auf eine andere verwaltungsinterne Schwierigkeit hin:

«Tatsächlich befinden sich die Ämter, die einen Entwurf im Rahmen einer Botschaft stützen möchten, in einer schwierigen Situation. Sie müssen die Massnahmen objektiv und transparent vorstellen, obwohl die Ergebnisse der Folgenabschätzung für ihren Entwurf negativ ausfallen können.»

In anderen Worten: Wieso soll das für die Botschaft zuständige BAZL eine nüchterne Bewertung der Flugbranche vornehmen, wenn es ja eigentlich die Kredite für die Airlines durchboxen möchte? Die richtige Antwort wäre wohl: weil das BAZL nicht zur Fluglobby, sondern zur Verwaltung gehört. Aber angesichts des offensichtlich einseitig geschönten Kommunikationsstils des BAZL scheint es momentan fragwürdig, ob man sich dieser Position beim BAZL noch bewusst ist.

Quellen:

- 1 Medienmitteilung Eidgenössisches Finanzdepartement, 8.4.2020 (www.efd.admin.ch/efd/de/home/dokumentation/nsb-news_list.msg-id-78741.html)
- 2 Bundesamt für Statistik, Statistik der Unternehmensstruktur STATENT 2017, Einheit: Vollzeitäquivalente. NOGA-Nummern 51100 (Personenbeförderung in der Luftfahrt), 512100 (Güterbeförderung in der Luftfahrt), 522300 (Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt).
- 3 Bundesamt für Statistik, Statistik der Unternehmensstruktur STATENT 2017, Einheit: Vollzeitäquivalente. NOGA-Nummern 561001 (Restaurants, Imbissstuben, Tea-Rooms und Gelaterias), 561002 (Restaurants mit Beherbergungsangebot), 561003 (Verwaltung von Restaurantbetrieben), 562100 (Event-Caterer), 562900 (Erbringung sonstiger Verpflegungsdienstleistungen), 563001 (Bars), 563002 (Diskotheken, Dancings, Night Clubs)
- 4 Onlinemagazin «Das Lamm» (www.daslamm.ch/dieflugbranche-bauscht-sich-auf-mehrere-bundesaemter-und-die-grossen-tageszeitungen-helfen-ihre-dabei)
- 5 Schweizer Eidgenossenschaft, Botschaft des Bundesrats (<https://www.admin.ch/opc/de/federal-gazette/2020/3667.pdf>)