

## Fairness in der Flughafenpolitik!

Die öffentliche Diskussion um die Fluglärmverteilung ist in jüngerer Zeit wieder aufgeflammt. Gründe dafür sind die aktuell laufende Testphase für Südanflüge mit ausschliesslich Nordstarts, sowie ein neues Ostkonzept. Dieses soll im Betriebsreglement 2014 zementiert werden. Am 18. November endete die knappe Einsprachefrist dazu. Als Exekutivmitglied einer Flughafengemeinde bin auch ich in diesem Themenkomplex gefordert. Für eine seriöse Meinungsbildung musste ich, als aviatischer Laie, u.a. auch einen Blick in die Vergangenheit der Flughafendiskussion werfen. Dabei wurde mir bewusst, dass es auch bei der aktuellen Diskussion nicht primär um flugtechnische Aspekte geht, sondern einmal mehr um die Verteilung des Fluglärms.

### Nordkanalisierung um jeden Preis

Noch im August 2000 bekräftigte der Regierungsrat einen solidarischen Ansatz in der Fluglärmpolitik mit einem wegweisenden Grundsatzbeschluss (Nr. 1313), Zitat:

*«Anzustreben ist eine ausgewogenere Verteilung des Fluglärms unter den betroffenen Flughafenregionen. Darunter sind die Pistenbenützung, die An- und Abflugzeiten sowie die zeitliche Verteilung der An- und Abflüge auch im Tages- und Wochenrhythmus zu verstehen. Eine ausgewogenere Verteilung des Lärms . . . »*

Auf Druck entfernter Südgemeinden und der Stadt Zürich hebelte der Regierungsrat im Herbst 2002 mit einer überraschenden Kehrtwende die am 29. Januar des gleichen Jahres mit überwältigendem Mehr vom „Runden Tisch Flughafen Zürich“ angenommene Betriebsvariante „BV2“ aus. Der Regierungsrat wurde damit auch seinem oben zitierten Beschluss untreu, welcher Grundlage für die Erarbeitung einer solidarischen Betriebsvariante gewesen war. Seit diesem Zeitpunkt ist in der Flughafenpolitik „der Wurm drin“. Das zuvor während über 50 Jahren gelebte Miteinander von Flughafen und Anrainerbevölkerung mündete in ein „Alle gegen Alle“.

Zusammen mit der Flughafen Zürich AG versucht der Zürcher Regierungsrat seit seiner Kehrtwende die Fluglärmimmissionen zu Lasten der Nord- und Ostregionen neu zu kanalisieren. Die verschiedenen Bemühungen der Zürcher Regierung für ein neues Betriebsreglement am Flughafen Zürich waren in der Folge nicht zielführend. Im Jahr 2005 übernahm daher der Bund die Federführung mit dem wohlbekannten SIL-Prozess. An der Zerstrittenheit der Regionen, insbesondere an der kompromisslosen Verweigerungshaltung der Gemeinden im weiteren Süden des Flughafens, scheiterte auch im SIL-Prozess eine einvernehmliche Lösung.

### Der Staatsvertrag mit Deutschland sollte es richten

So wurde denn mit Hilfe Berns versucht, über einen Staatsvertrag das Fundament für die nur aus politischen Gründen forcierte Neuausrichtung der Fluglärmbelastung zu erreichen. Die hauptbetroffenen Kommunen und Regionen in Süddeutschland erkannten jedoch im letzten Moment, dass auch sie durch den ohne ihre direkte Mitsprache ausgehandelten Staatsvertrag erhebliche Nachteile zu erleiden hätten. Die deutsche Bundesregierung sistierte daraufhin den Ratifizierungsprozess aus innenpolitischen Gründen.

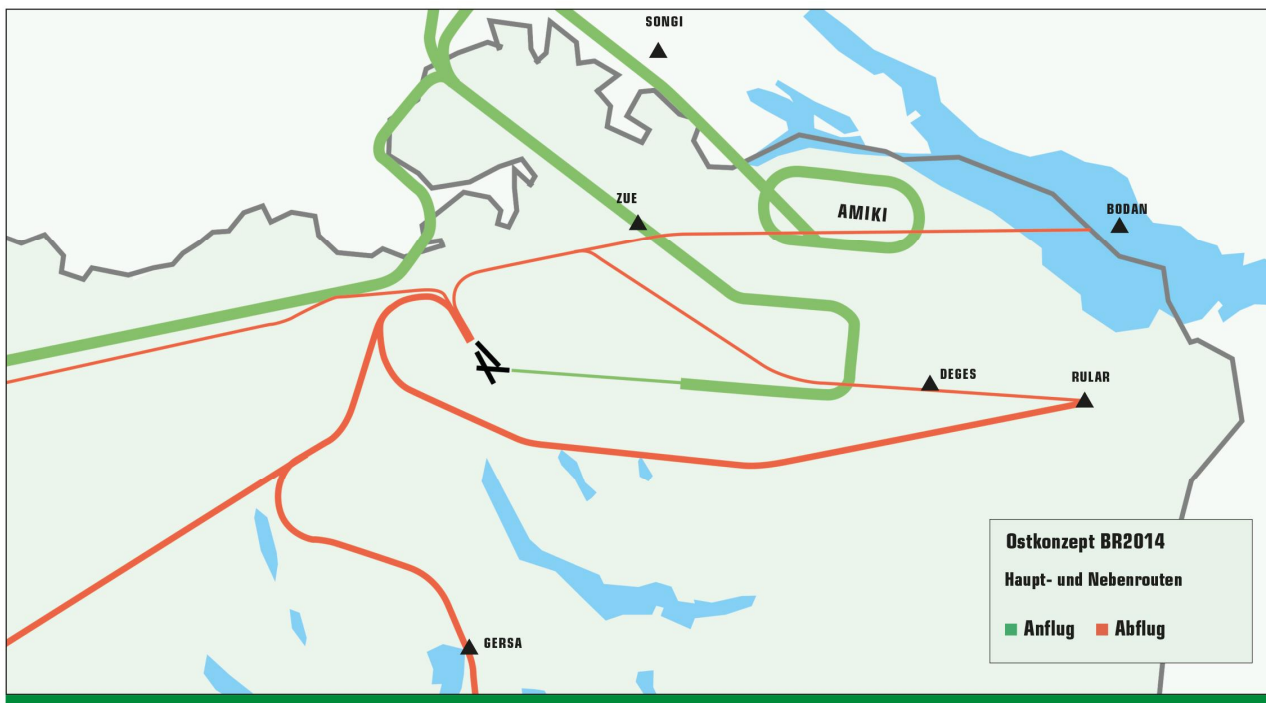
Nachdem der Weg über einen zurechtgezimmerten Staatsvertrag als gescheitert erkannt werden muss, versucht man nun mit dem Betriebsreglement 2014 über das Argument der Flugsicherheit eine Grundlage für die Umverteilung des Fluglärms vorzubereiten, resp. zu schaffen.

### Flugsicherheit als Grund für das Ostkonzept

Auch diese Rechtfertigungsschiene dürfte kaum von Erfolg getragen sein. Einerseits wurden vor dem Grounding der Swissair in Zürich rund 320'000 Flugbewegungen pro Jahr abgewickelt. Andererseits wurde im SIL-Prozess dem heutigen Pistensystem mit der heutigen Betriebsvariante, ergänzt durch den Südstart geradeaus, gar eine Kapazität von über 350'000 Flugbewegungen attestiert. Dies selbstverständlich unter Berücksichtigung aller Sicherheitsaspekte! Mit Blick auf diese Zahlen verlangt die reale Entwicklung der Flugbewegungen am Flughafen Zürich keinen Pistenausbau. Seit dem Grounding im Jahr 2001 verharret der hub-relevante Linien- und Charterverkehr bei rund 240'000 Flugbewegungen. Damit ist auf einen überblickbaren Zeithorizont hinaus noch genügend Wachstumspotential vorhanden.

### Auswirkungen des Ostkonzepts

Das neue Ostkonzept im Rahmen des Betriebsreglements 2014 bringt im Wesentlichen einen neu konzipierten Ostanflug (grün) und eine tiefere Abdrehmöglichkeit bei Nordstarts (rot). Ostanflugkonzepte am Flughafen Zürich bedeuten immer gleichzeitige Nordstarts.



(Quelle: IG-Nord)

Eine Zementierung des Ostkonzeptes bringt Zusatzbelastungen für die Bevölkerung mit sich:

- im Norden durch zusätzlichen, wesentlich lauterem Startlärm
- im Osten durch mehr Anflugverkehr
- im Nord-Westen und Westen durch Lärm in der „zweiten Etage“ (Left-Turn Piste 32).

Das mit dem Argument der Flugsicherheit begründete neue Ostkonzept im Rahmen des Betriebsreglements 2014 dürfte in Kürze zur Rechtfertigung für Verlängerungen der Pisten 28 und 32 werden. Damit wird aber auch die betriebliche Erfahrung gesammelt, um später, über eine zeitliche Ausweitung des Ostkonzepts, den weiteren Süden des Flughafens vollständig von Fluglärm entlasten zu können.

Das oft gehörte Argument, im Süden des Flughafens würden mehr Personen lärmbelastet, entbehrt bei genauer Betrachtung jeglicher Grundlage: Zum einen sind – von Fluglärm im rechtlichen Sinne – all die opponierenden Gemeinden im weiteren Süden nicht betroffen. Eine Analyse der relevanten Alarm- und Immissionsgrenzwert-Perimeterkarten zeigt dies deutlich.

Geht man trotzdem auf die oftmals vertretene, eigentlich aber nicht griffige Argumentation mit der Lärmbelastung unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte ein, zeigt sich auch dieser Argumentationsansatz als mangelhaft. Bei korrekter Argumentation müsste man nicht nur die Zahl der betroffenen Bevölkerung nennen, sondern auch die Anzahl der Lärmereignisse, denen sie ausgesetzt ist. Erst das Multiplizieren der Bevölkerungszahl mit der Anzahl der Lärmereignisse widerspiegelt die Belastung einer Region oder eines definierten Korridors. In einer solchen, meiner Ansicht nachredlichen Betrachtung ist die Nordregion, welche als einzige in jedem Betriebskonzept, also während der gesamten Betriebszeit des Flughafens, befliegen wird, schon heute schlechter gestellt als der Süden.

Fairness gefordert

Als Zürcher Unterländer weiss ich den Flughafen als wichtigen Standortfaktor und als bedeutenden Arbeitgeber zu schätzen. Und wie wohl die meisten von Ihnen, geschätzte Leserinnen und Leser, bin auch ich bereit, die heutige Lastenverteilung beim Fluglärm weiterhin zu tragen. Vom Flughafen profitiert die gesamte Zürcher Bevölkerung. Aus diesem Grund ist für mich selbstverständlich, dass der Fluglärm solidarisch getragen werden muss. Ich wehre mich deshalb gegen Zusatzbelastungen als Folge einer rein opportunistischen Lärmumverteilung. Sie ist weder vom Verkehrsaufkommen noch von der Flugsicherheit her notwendig und zu begründen!

Zusammen mit meinem Gemeinderatskollegium engagiere ich mich für eine faire Betriebsvariante auf der Grundlage des historisch gewachsenen, heutigen Betriebsreglements und der in Kraft stehenden deutschen Durchführungsverordnung (DVO). Auf dieser Grundlage ist ein solidarischer Lastenausgleich zwischen "den Himmelsrichtungen" und Regionen möglich.

Es ist an der Zeit daran zu erinnern, dass alle Schweizerinnen und Schweizer von der Bundesverfassung mit gleichen Rechten ausgestattet sind. Ungleichbehandlungen sind nicht zulässig, wenn es dafür keine zwingenden Gründe gibt. Die einseitige Privilegierung einer einzelnen Region um den Flughafen kann nicht hingenommen werden. Mit dieser Forderung wird man nicht zum „Flughafengegner“! Im Gegenteil, so bin ich der Überzeugung, werden Bund, Kanton und Flughafen nur nach dem Grundsatz der Solidarität in der Fluglärmfrage eine breit abgestützte Lösung finden können. Eine Lösung auf dem Fundament einer respektvollen, erfolgreichen Partnerschaft zwischen Flughafen und Bevölkerung, so wie dies vor der Flughafenprivatisierung über viele Jahrzehnte der Fall war.

Michael Biber