

Flugwege kommen unter die Lupe

Ab Montag liegt das Gesuch der Flughafen Zürich AG für ein neues Betriebsreglement sieben Wochen lang öffentlich auf - mit klein Gedrucktem, das einige Überraschungen birgt.

Von Erwin Haas

Es ist ein umfangreiches Paket, das vom 22. März bis 6. Mai aufliegt: Das Gesuch für ein vorläufiges Betriebsreglement und die Umweltverträglichkeitsberichte inklusive Lärm- und Luftverschmutzungsexpertisen zu den An- und Abflugrouten füllen ein mittleres Postpac. Eine Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens hat Unique auch beigelegt. Ihr Ziel: die Leistungsfähigkeit von 38 Landungen oder 44 Starts bzw. maximal 68 Bewegungen pro Stunde zu erhalten. Die Planungsgrösse stützt sich auf das, was mit dem heutigen Pistensystem zu bewältigen wäre: 350 000 Bewegungen, 30 Millionen Passagiere, 850 000 Tonnen Fracht pro Jahr. Im Umweltverträglichkeitsbericht der Rahmenkonzession zur fünften Bauetappe war noch von 420 000 Bewegungen, 36 Millionen Passagieren und 1,1 Millionen Tonnen Fracht die Rede gewesen.

Die Eckpfeiler des vorläufigen Betriebsreglements hat Unique schon Mitte Februar vorgestellt: Nachruhe von 23 bis 6 Uhr (112 Stunden mehr als bisher), dafür freie Benützung des Pistensystems für Starts im Tagbetrieb von 6 bis 22 Uhr. Koordinierte, fast zeitgleiche Landungen von Osten und Süden her, wenn während der deutschen Nacht- und Wochenendsperrzeiten viel Kapazität gefordert ist. Eine weite Linkskurve über Dübendorf und Wangen-Brüttisellen nach den Südstarts über Glattbrugg, damit beim möglichen Durchstart einer von Norden her landenden Maschine keine Kreuzung der Flugwege entsteht. Durch die mit Deutschland vereinbarte Verschiebung zweier Warteräume per Februar 2005 rutscht der ganze Luftraum nach Süden, was neue Abflugwege erzwingt (vor allem Richtung Osten). Von 6 bis 7 Uhr finden in der Regel Südanflüge statt (an Wochenenden bis 9), nach 21 Uhr Ostanflüge (an Wochenenden ab 20 Uhr). Nicht im Gesuch ist die Zukunftslösung «gekröpfter Nordanflug», den Unique am 24. März mit den Bundesstellen und der Flugsicherung bespricht. Gemäss Unique hätte er zur Folge, dass sich die heutigen Abflugwege nach den Starts Richtung Westen deutlich nach Süden verschieben würden.

Von 22 bis 23 Uhr rechnet Unique neu mit 9100 Starts und Landungen pro Jahr (40 Prozent weniger als bisher), von 23 bis 23.30 Uhr mit rund 200 Ausnahmen (Verspätungsabbau). Linien- und Charterflüge dürfen bis 22 Uhr eingeplant werden, bis 23 Uhr Linienflüge - aber nur, wenn sie für die Drehscheibenfunktion von Kloten nötig sind. Notlandungen, Rettungs-, Diplomaten- und Messflüge sind durchgehend gestattet - ebenso vereinzelte Postlinienflüge, «die an den Messstellen nicht mehr als 75 Dezibel erzeugen».

Kleiner Verzicht, grosse Wirkung

Überraschend sind zwei Folgerungen der Akustiker der Eidgenössischen Materialprüfungsanstalt: Mit den Neuerungen wären künftig insgesamt 6000 Personen mit Lärm konfrontiert, dessen Mittel über dem Alarmgrenzwert liegt - 20 Prozent mehr Einwohner als vor Erlass der deutschen Flugsperren. 44 000 wohnen dort, wo der Immissionsgrenzwert übertroffen würde - ein Plus von 39 Prozent. Die zweite Zahl hält die Empa für «signifikant».

Für die Experten gäbe es neben lärmabhängigen Landegebühren und leiserer Flugzeugtechnik noch andere Wege, um die unerwünschte Lärmwirkung des Flugbetriebs zu dämpfen. Eine Plafonierung der Gesamtbewegungszahl hält die Empa nicht für zweckmässig: Um auf dem Niveau von 350 000 Starts und Landungen das Lärmittelmass

um drei Dezibel zu senken, müsste man auf 175 000 Bewegungen hinunter. Doch schon die Halbierung der Nachtbewegungen (4500 statt 9000) zwischen 22 und 23 Uhr brächte drei Dezibel weniger. Der Verzicht auf laute Grossflugzeuge brächte noch mehr Reduktion. Der Totalverzicht auf den Flughafenbetrieb von 22 bis 6 Uhr - ein tägliches Minus von 25 Flügen - brächte laut Empa Lärmzahlen und -kurven wie 1981.

Unique hatte schon letztes Jahr angekündigt, das vorläufige Betriebsreglement fasse die seit Herbst 2001 unter deutschem Druck und gegen den Willen des Flughafens eingeführten Änderungen zusammen. Jetzt heisst es, die bisherigen Änderungen - darunter Ost- und Südanflüge sowie Starts Richtung Norden während deutscher Sperrzeiten - würden mit dem Gesuch «konsolidiert». Wenn das Luftfahrtamt das Gesuch Ende Jahr bewilligt, soll das Flugregime mindestens bis zum Ende der Mediation um die An- und Abflugrouten Gültigkeit haben. Die Mediation soll im April beginnen und zwei Jahre dauern.

Einsprachen und Klagen

Unique wollte sich am Dienstag nicht dazu äussern, ob für den Flughafen eine weitere Ausdehnung der Nachtruhezeit zur Beruhigung des Fluglärmstreits in Frage käme. Besonders die Neuerungen, die über die von Deutschland erzwungenen Änderungen hinausgehen, wird das Bundesamt für Umwelt genau unter die Lupe nehmen. Tausende von Einsprachen gegen die Ost- und Südanflüge wurden bereits eingereicht und fliessen in die Neubeurteilung ein, viele weitere (auch aus den Nachbarkantonen) werden folgen. Weiterhin hängig sind die Klagen, die Unique, Swiss, der Bund und einzelne Gemeinden bei deutschen und EU-Gerichten gegen die deutschen Anflugsperrungen eingereicht haben.

Bildlegende: 50 000 Menschen wohnen künftig in Zonen mit zu viel Fluglärm.