

WZ 26.7.18

Flughafen Zürich kritisiert Bund

Luftfahrt Der Bund will die Bevölkerung besser vor Lärm schützen. Deshalb darf der Flughafen Zürich sein nächtliches Angebot nicht ausbauen. Dieser sieht sich in seiner Entwicklung eingeschränkt – kann nun aber Vorschläge für neue Lärmgrenzwerte machen.

Doris Kleck

Der Betrieb am Flughafen Zürich ist in der Nacht zu laut: Gemäss dem Monitoring aus dem Jahr 2016 kommt es zwischen 22 und 24 Uhr zu «teilweise erheblichen Überschreitungen der zulässigen Lärmbelastung». Betroffen ist die Bevölkerung in den Kantonen Zürich, Aargau und Schaffhausen. Nun greift das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) ein. Es ordnet Massnahmen gegen den Fluglärm in der Nacht an.

Konkret werden die Zeitfenster für Landungen ab 21 Uhr und für Starts ab 22.20 Uhr auf dem heutigen Stand begrenzt. Das heisst, dass die neuen Schnellabrollwege ab Piste 28, die im Herbst in Betrieb genommen werden, nicht zur Erhöhung der Kapazität genutzt werden können. Stattdessen sollen die Neuerungen helfen, dass die Flugzeuge am Abend pünktlicher landen, schneller weg sind und die Passagiere zeitgerecht umsteigen können. Oft sind dies nämlich Zubringerflüge für Interkontinentalverbindungen. Landen sie verspätet, verzögert sich auch der Start der schweren Langstreckenflugzeuge. Mit den getroffenen Massnahmen sollen die verspäteten Abflüge nach 23 Uhr reduziert werden. Sie sind das grösste Lärmproblem: Zwischen 23 und 23.30 Uhr können verspätete Flugzeuge ohne Bewilligung starten und landen. Im Jahr 2016 waren 2300 Flüge betroffen.



Der Bund beschränkt abendliche Landungen und Starts am Flughafen Zürich.

Bild: Christian Beutler/Keystone (Kloten, 14. August 2014)

Wenig Freude am Entscheid des Bazl hat man beim Flughafen Zürich: Unmittelbar hätten die Massnahmen zwar keine Konsequenzen, weil es sich um eine Plafonierung handle, sagt Sprecherin Sonja Zöchling: «Allerdings wird damit die Entwicklung des Flughafens Zürich beschnitten.» Dieser möchte für interkontinentale Flüge und deren Anschlüsse ans europäische Netz flexibler sein. Der Flughafen hatte selbst Vorschläge gemacht, wie die Verspätungen reduziert werden

könnten. Unter anderem hat er in Zusammenarbeit mit der Fluggesellschaft Swiss die Prozesse für Langstreckenflüge am Abend optimiert. Diese Massnahme ist umgesetzt, andere sind jedoch blockiert. So erteilte das Bazl dem Flughafen Zürich zwar die Erlaubnis, schwere Maschinen auch ab Piste 32 starten zu lassen, was Zeitersparnisse bringt. Doch

gegen den Entscheid sind Beschwerden hängig. Bereits im Jahr 2013 hatte der Flughafen Zürich beim Bazl zudem ein Gesuch eingereicht, um die Lärmgebühren für Starts nach 23 Uhr von 400 auf 3000 Franken zu erhöhen. Damit sollen die Airlines diszipliniert und zu mehr Pünktlichkeit gebracht werden. Allerdings bezweifelt das Bazl den Lenkungseffekt dieser Gebührenerhöhung. Die Sache ist hängig. Ein externes Gutachten soll zur Klärung des Streits zwischen Bund und Flughafen beitragen.

Widerspricht sich der Bund?

Für Hanspeter Lienhart, Präsident der IG Nord, gehen die neuen Massnahmen zu wenig weit: «Die Plafonierung der Lärmbelastung auf dem heutigen, untragbaren Zustand ist für die Bevölkerung im Norden des Flughafens kein Gewinn», sagt Lienhart. Er bemängelt, dass das Bazl nur auf die verspäteten Abflüge nach 23 Uhr zielt. Griffige Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung zwischen 22 und 23 Uhr würden fehlen, so Lienhart. Zudem befürchtet er, dass der Lärmschutz aufgeweicht wird. Tatsächlich lässt das Bazl dem Flughafen eine Hintertür offen. Es will eine Neufestlegung der zulässigen Lärmbelastung in der Nacht prüfen. Am Zug ist der Flughafen selbst: Bis Ende August soll er entsprechende Vorschläge einreichen. Basis dafür sind die prognostizierten Flugbewegungen im Jahr 2030. Die aktuellen Grenzwerte basieren auf den Prognosen für 2010. Das Bazl will dem Flughafen damit die Entwicklung ermöglichen, die der Bundesrat im luftfahrtpolitischen Bericht und im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt vorgesehen hat.

Die Zürcher Handelskammer moniert denn auch, dass der Bazl-Entscheid im Widerspruch zu den Vorgaben des Bundesrates stehe, die Stundenkapazität von 66 auf 70 Flugbewegungen zu erhöhen. Mit der Plafonierung könnten keine weiteren Destinationen mit stark nachgefragten interkontinentalen Nachtflügen in den Flugplan aufgenommen werden, schreibt die Organisation: «Langfristig wird die internationale Erreichbarkeit der Schweiz aufs Spiel gesetzt.» Der Flughafen Zürich wird den Entscheid nun prüfen, wie Zöchling sagte. Die Beschwerdefrist läuft bis Mitte August.