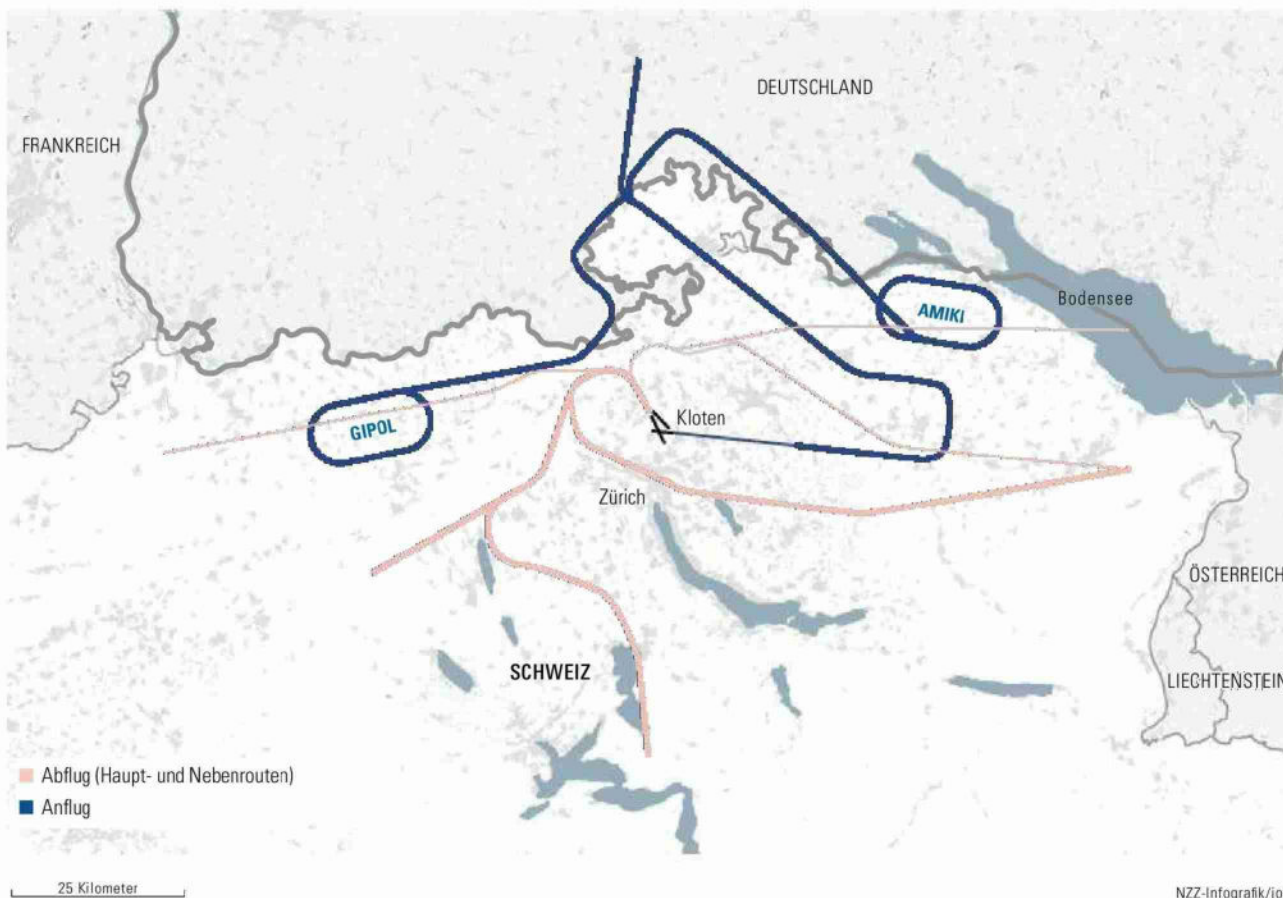


## Zürich wartet auf Berlin

Deutschland blockiert das vom Flughafen beantragte Betriebsreglement 2014

Anflugrouten im geplanten Ostkonzept des Flughafens Zürich beanspruchen deutschen Luftraum



Die Stimmung zwischen der Schweiz und Deutschland in der Luftfahrtpolitik ist gereizt – wieder einmal. Der Staatsvertrag ist tot, und nun blockiert Berlin das Betriebsreglement 2014, das dem Flughafen Zürich wichtige Verbesserungen brächte.

ANDREAS SCHÜRER

Bundesrätin Doris Leuthard versuchte es in einem vertraulichen Vieraugengespräch, ebenso Lufthansa-Chef Carsten Spohr – beide vergeblich. Der deutsche Verkehrsminister Alexander Dobrindt macht bis anhin keine Anstalten, das vom Flughafen Zürich beantragte neue Betriebsreglement aus der Schublade zu nehmen, zu dem Berlin seinen Segen geben muss, weil deutscher Luftraum beansprucht wird. Klar, der Flughafen Zürich hat für Dobrindt keine

Priorität auf der Agenda. Zudem stehen im Herbst Bundestagswahlen an, was die Lust in Grenzen halten dürfte, mit einem für die Schweiz positiven Entscheid Südbaden zu verärgern. Der Name des Geschäfts zeigt aber deutlich, wie belastet das Flughafendossier zwischen den beiden Nachbarländern ist: Betriebsreglement 2014 heisst es, auch 2017 noch. Das Verfahren wurde im Jahr 2013 gestartet, die Pläne sollten längst bewilligt sein. Die Fakten sind schon

NZZ-Infografik/jok.

# Neue Zürcher Zeitung

lange bekannt, deutsche Fachstellen empfehlen Zustimmung – doch Dobrindt bleibt seit Monaten untätig. Auch die Pressestelle des Bundesverkehrsministeriums will sich nicht äussern. Trotz mehrmaligen Anfragen war keine Antwort erhältlich.

## Betrieb soll robuster werden

Nun droht dem Betriebsreglement das gleiche Schicksal wie dem Staatsvertrag, den das Schweizer Parlament 2013 genehmigte, der aber in Südbaden Widerstand provozierte und vom Bundesverkehrsministerium in der Folge auf Eis gelegt wurde. An ein Auftauen glaubt niemand mehr. Aus Schweizer Sicht ist das verkräftbar: Ohne den Staatsvertrag fehlt zwar langfristige Rechtssicherheit,

das Abkommen hätte der Schweiz aber erhebliche Mehrbelastungen gebracht, weil die Ruhezeiten für Südbaden ausgedehnt worden wären; eine Verbesserung notabene, die der Region ennet des Rheins nicht reichte, da sie parteiübergreifend auf eine fixe Beschränkung der jährlichen Bewegungszahlen setzt. Schmerzlicher ist aus Schweizer Sicht dagegen die Blockade des Betriebsreglements 2014. Dieses ist, neben den im Sachplanverfahren geplanten Massnahmen wie Südstarts geradeaus bei

2012 benannt wurden. Neu sollen die Landungen und Starts klar getrennt werden. Eine zentrale Neuerung ist, dass Anflüge aus dem Warteraum Gipol nicht mehr südlich, sondern über den Norden an den Flughafen herangeführt werden sollen. Dabei würden die Flugzeuge im Grenzgebiet deutsches Territorium überfliegen, allerdings nie tiefer als 3600 Meter über Meer, bevor sie dann für den Anflug auf die Piste 28 einschwenkten. Weil der deutsche Luftraum beansprucht wird, muss Deutschland die Pläne bewilligen – es kann sie aber auch ablehnen. Besonders ärgerlich für die Schweiz und für den Flughafen: Weil Dobrindt bis jetzt die Zustimmung versagt, sind auch alle anderen Elemente des Betriebsreglements blockiert, unter anderem Optimierung im Süd- und Bisenkonzept.

Weil es nicht vorwärtsgeht, wächst in der Schweiz die Ungeduld. Swiss-CEO Thomas Klühr äussert zwar noch Zuversicht, dass Dobrindt im Laufe des Jahres grünes Licht geben wird. Das Anliegen sei klar adressiert. Auch er meint aber: «Alle warten.» Ein positiver Entscheid sei wichtig, da die im Sachplan vorgesehenen Anpassungen noch jahrelang nicht umgesetzt werden könnten und eine gewisse Entwicklung schon vorher ermöglicht werden müsse. Das Betriebsreglement 2014 würde laut Klühr nebst Erhöhungen der Sicherheitsmargen auch dringend benötigte Effizienzgewinne bringen. Dies sei ein Mosaikstein, um die Probleme mit der Pünktlichkeit in den Griff zu bekommen.

Stefan Conrad, Flugplatzleiter und COO der Flughafen Zürich AG, stört sich vor allem daran, dass die Pläne in deutschen Fachkreisen unbestritten seien, Dobrindt aber offensichtlich aus politischen Gründen auf der Bremse stehe. Tatsächlich haben sowohl das Umweltbundesamt als auch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) festgehalten, dass Südbaden keine relevante Änderung der Lärmsituation zu erwarten habe. Das BAF hat sich im Sommer 2016 gegenüber dem Ministe-

rium Dobrindts sogar explizit dafür ausgesprochen, dem Antrag der Schweiz stattzugeben. Auf Nachfrage der NZZ verweist das BAF darauf, dass es seinen Abwägungsprozess abgeschlossen habe, der inhaltlichen Bewertung durch das Bundesverkehrsministerium aber nicht vorgreifen könne.

Laut einem Gutachten, das süddeutsche Landkreise in Auftrag gaben, würden in Südbaden mit dem Betriebsreglement 2014 rund 30 000 Bewohner in einem Pegelbereich von 20 bis 35 Dezibel belastet, rund 26 500 von ihnen im Bereich von 20 bis 25 Dezibel. Conrad meint: «Ich sage nicht, dass man diese Flugzeuge nicht wahrnehmen kann. Aber die Auswirkungen sind wirklich sehr gering.» Ereignisse von 20 Dezibel seien aufgrund der Hintergrundgeräusche nicht einmal in der Nacht messbar, 25 Dezibel entsprächen höchstens einem leisen Flüstern. Demgegenüber stehe dank der neuen Routenführung ein markanter Sicherheitsgewinn.

Das Gutachten und die angeführten Dezibelwerte inspirierten auch die grenzüberschreitend aktive «Unternehmerinitiative Wirtschaftsraum DCH». Sie verlieh den Gutachtern der deutschen Gesellschaft für Luftverkehrsforschung den «Knarrenden Schlagbaum», mit dem jährlich Absurditäten aufs Korn genommen werden. Der deutsche Co-Präsident Heiko Gleixner führte laut Presstext anlässlich der «Preisverleihung» im letzten November ins Feld, selbst in Kurgebieten sei nachts eine Lärmbelastung bis zu 35 Dezibel gestattet, eine vom Flughafen ausgehende Mehrbelärmung sei folglich nicht auszumachen. Gleichwohl werde in Südbaden das Gutachten herangezogen, um Sturm gegen das Betriebsreglement 2014 zu laufen.

## Bern gibt sich zurückhaltend

Diplomatisch äussert sich derweil das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl). Auf Anfrage hält es lediglich fest, dass das Betriebsreglement 2014 aus seiner Sicht bereit zur Genehmigung sei. Die

## Bern darf vor Berlin nicht kuschen

Kommentar auf Seite 13

Bise und Nebel, ein wichtiges Element, um den komplexen Betrieb in Zürich sicherer und robuster zu machen.

Kernstück des Betriebsreglements 2014 ist die Entflechtung im sogenannten Ostkonzept, das Anflüge aus Osten auf der Piste 28 und Starts nach Norden auf den Pisten 32 und 34 vorsieht. Heute kreuzen sich landende und startende Flugzeuge in der Luft teilweise an mehreren Stellen, was die Arbeit der Flugsicherung erschwert und Risiken birgt, die in einer Sicherheitsüberprüfung

# Neue Zürcher Zeitung

Schweiz habe aber bisher noch keine Antwort aus dem deutschen Verkehrsministerium erhalten. Einen Plan B zur Entflechtung des Ostkonzepts, der für die Flugsicherheit die gleichen Vorteile biete und unabhängig von Deutschland sei, gebe es nicht.

Weniger Zurückhaltung zeigt die Zürcher Regierungsrätin Carmen Walker Späh. Auf Nachfrage teilt sie mit: «Dass die mit dem Betriebsreglement 2014 verbundenen Sicherheitsverbesserungen von deutscher Seite allein aus politischen Gründen blockiert werden, ist für mich unverständlich und belastet die sonst gutnachbarschaftlichen Beziehungen.» Die Zürcher lebten in einem gemeinsamen Wirtschaftsraum mit den Nachbarn aus Baden-Württemberg. Am Flughafen Zürich habe jeder achte Passagier seinen Wohnsitz in Deutschland, die fünf frequenzstärksten Fluggesellschaften stammten alle aus Deutschland oder seien in deutschem Besitz. «Auch die deutsche Seite müsste somit alles Interesse an einem sicheren Flugbetrieb haben», findet Walker Späh.

Der Druck auf Dobrindt aus Süddeutschland ist indes gross. Die betroffenen Landkreise, Landtagsabgeordnete aller Parteien und die Landesregierung in Stuttgart halten unbeirrbar an ihrer Position fest. Sie lehnen sowohl den Staatsvertrag als auch das Betriebsreglement 2014 dezidiert ab und verlangen von Berlin weitere Verschärfungen. Konkret soll die sogenannte Stuttgarter Erklärung durchgesetzt werden, wie etwa Thomas Marwein fordert, Abgeordneter der Grünen im Landtag von Baden-Württemberg und Lärmschutzbeauftragter der Landesregierung. In diesem Papier wird unter anderem ein Bewegungsplafond für Anflüge über Süddeutschland gefordert: Jährlich sollen nicht mehr als 80 000 Anflüge über Südbaden nach Zürich geführt werden.

Bezüglich des Betriebsreglements 2014 erwartet Marwein von Dobrindt, «dass er die berechtigten Interessen Südbadens vertritt und seine Zustimmung verweigert», wie er auf Anfrage sagt. Die Pläne des Flughafens würden Südbaden deutlich mehr Anflüge und damit mehr Lärm und Schadstoffe bringen. Das lasse sich nicht mit der Stuttgarter Erklärung vereinbaren. Das Argument der Sicherheit überzeugt Marwein nicht: «Wenn die bisherige Flugpraxis unsicher wäre, müsste sie unverzüglich gestoppt werden.»

Erst kürzlich stellten sich alle Fraktionen im Stuttgarter Landtag hinter Aussagen, wie Marwein sie formuliert. Einstimmig verabschiedet wurde die pauschale Forderung, dass Berlin der Schweiz in der Fluglärmdiskussion nicht

nachgeben dürfe. Dobrindt wurde damit auch an eine Aussage erinnert, die er 2015 in Waldshut-Tiengen gemacht hatte. Vor 600 Zuhörern meinte er in der dortigen Stadthalle, er werde grundsätzlich keinem Konzept zustimmen, das der Region eine Mehrbelastung bringe.

Als blanke Provokation bezeichnet den Entscheid des Stuttgarter Landtags der Zolliker PR-Profi Klaus J. Stöhlker, der die im Süden des Flughafens Zürich ansässige Stiftung gegen Fluglärm berät. Der Kantonsrat oder die Zürcher Regierung müssten endlich aktiv werden und solcherlei Forderungen adäquat beantworten. Stöhlker schreibt an die NZZ: «Bis jetzt setzt die Schweizer Politik dem unbegründeten Widerstand der Deutschen leider nichts entgegen.»



**Doris Leuthard**  
Schweizer  
Verkehrsministerin



**Alexander Dobrindt**  
Deutscher  
Verkehrsminister



**Carmen Walker Späh**  
Zürcher  
Regierungsrätin



**Thomas Marwein**  
Lärmschutzbeauftragter  
von Baden-Württemberg