



Eine Gemeinde leidet unter dem Fluglärm: Regensdorf aus der Vogelperspektive, aufgenommen am 21. Mai 2011. Foto: Niklaus Wächter

Das lange Warten auf etwas mehr Ruhe am Himmel

Seit 12 Jahren kämpft Regensdorf gegen eine neue Abflugroute von Piste 28 - und erhielt vor allen Gerichten recht. Dennoch hat sich noch nichts geändert.

Von Liliane Minor

Regensdorf - Für die alteingesessene Bevölkerung in Regensdorf, besonders in den Ortsteilen Adlikon und Watt, teilt sich das Leben in ein ruhiges Vorher und ein lautes Nachher. Dazwischen liegt eine vermeintlich kleine Änderung an der Abflugroute ab der Piste 28. Seit 1999 dürfen die startenden Flugzeuge ein paar Hundert Meter früher als bisher die erste Kurve Richtung Süden fliegen. Mit dem Resultat, dass ein beträchtlicher Teil heute nicht mehr über den Grüngürtel zwischen Regensdorf und Buchs fliegt, sondern direkt über die Dächer von Regensdorf. Mehr Lärm gibt es seither auch in Dällikon.

In den zwei Gemeinden formierte sich Opposition: Anwohner gründeten den Verein Ikarus Erben und begannen, sich gegen die neue Abflugroute zu wehren. Der Protest wuchs sich zu einem Irrweg durch die Instanzen aus, der beispielhaft zeigt, weshalb sich so viele Lärmbetroffene vom Flughafen und den Behörden verschaukelt fühlen.

«Man nahm unseren Protest jahrelang nicht ernst», sagt Maya Lohrer, die sich als Rechtsanwältin um die Einsprachen des Vereins gegen die neue Flugroute kümmert. «Zwar signalisierten uns Bund und Flughafen von Anfang an, es sei für den Flugbetrieb nicht relevant, wo die Flugzeuge abdrehen - aber man weigerte sich trotzdem, einfach wieder den alten Zustand herzustellen. Obwohl man uns immer wieder versprach, unser Anliegen zu prüfen.»

Piloten drehen zu früh ab

Als der Verein Ikarus Erben, unterstützt vom Flughafen-Schutzverband, Einsprache erhob, präsentierte der Flughafen eine Karte mit den Flugrouten, die belegen sollte, dass die neue Abflugroute gar nicht so anders sei als die alte. «Diese Karte täuscht», sagt Maya Lohrer. «Die effektiv geflogene Route liegt weiter östlich.» Grund für diese Verschiebung: Die Flugsicherung lässt die Piloten nicht selten vor dem offiziellen Abdrehpunkt abbiegen - was erlaubt ist, wenn die Flugzeuge bereits höher als 5000 Fuss (1500 Meter) über Meer fliegen. Auf dem Radar, das im Internet abgerufen werden kann, ist das gut sichtbar. Dennoch sagt Flughafensprecherin Sonja Zöchling: «In der Regel wird der Abdrehpunkt präzise überflogen.»

Die Karte nützte dem Flughafen freilich nichts. Im Dezember 2009 feierten die Fluglärmgegner den grossen Durchbruch: Das Bundesverwaltungsgericht wies den Flughafen sowie das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) an, den Abdrehpunkt sofort ein paar Hundert Meter nach Westen zu schieben und somit die alte Flugroute wiederaufzunehmen.

Abflugrouten von Piste 28



TA-Grafik kmh / Quelle: Flughafen, Verein Ikarus Erben

Der Flughafen focht das an. Einige Monate später kam aber auch das Bundesgericht zum Schluss, die Abflugroute ab Piste 28 müsse wieder so gelegt werden wie vor 1999.

Trotzdem fliegen die Maschinen, anderthalb Jahre nach dem ersten Urteil, noch immer gleich wie in den letzten zwölf Jahren. Sehr zum Verdruss des Regensdorfer Gemeindepräsidenten Max Walter: «Ich habe das Gefühl, Bazl und Flughafen haben versucht, die Umsetzung zu verzögern.» Weder er noch Lohrer können nachvollziehen, warum so lange gerechnet werden muss, nur um eine altbekannte Flugroute wieder einzuführen.

Für zusätzlichen Unmut sorgte im Verlauf des letzten Jahres ein Brief des Bazl. Darin stand, es daure Monate, bis die neue Flugroute rechtskräftig sei - ausser die drei davon betroffenen Furttaler Gemeinden Regensdorf, Buchs und Dällikon einigten sich, dann könne «die Angelegenheit vergleichsweise schnell geregelt werden». Für den Gemeindepräsidenten Walter ist das nicht nachvollziehbar: «Ich dachte immer, ein Urteil müsse auf jeden Fall umgesetzt werden.» Juristin Lohrer sieht darin einen Versuch, die Gemeinden gegeneinander auszuspielen: «Das passiert nicht zum ersten Mal. Der Flughafen hat auch behauptet, Buchs drohe viel mehr Lärm - obwohl wir nur eine Rückkehr zum alten Regime verlangen.»

Neue Einsprachen verhindern

Bazl-Sprecher Daniel Göhring weist die Vorwürfe zurück. «Wir haben kein Interesse daran, die Gemeinden gegeneinander auszuspielen.» Man wolle einfach verhindern, dass es erneut Einsprachen gebe. Auch das Argument, so ausführliche Berechnungen seien nicht nötig, lässt er nicht gelten: «Wir können nicht

einfach das alte Verfahren wieder aus der Schublade nehmen. Es hat sich inzwischen einiges an der Luftraumstruktur verändert.»

Gemäss Göhring ist das Furttal quasi Opfer der Umstände geworden: «Wir wussten schon 1999, dass man die fragile Abflugroute optimieren kann und wollten das mit dem neuen Betriebsreglement tun. Dass es schliesslich mehr als 15 Jahre dauern würde, bis ein neues Reglement gültig sein würde, konnten wir nicht ahnen.»

Jetzt allerdings sehen die Furttaler einen Silberstreifen am Horizont. Die drei Gemeinden haben beim Bazl offiziell bekräftigt, dass sie gleicher Meinung sind. Wenn alles gut geht, ist die neue Flugroute ab nächstem Frühling gültig. Walter ist überzeugt: «Jetzt geht es vorwärts.» Lohrer ist skeptischer: «Die Betroffenen glauben es erst, wenn die neue Route wirklich gilt.»

Die NZZ-Meldung schreckte viele Lärmbetroffene rund um den Flughafen auf: Deutschland verschärfte die Gangart im Fluglärmstreit und fordere eine Ausdehnung der Restriktionen. Grund für die Aufregung ist eine Petition, die im deutschen Bundestag unterstützt worden ist. Sie greift eine alte Forderung Baden-Württembergs auf, die Zahl der Anflüge über Süddeutschland von 100 000 auf 80 000 zu begrenzen. Bindend ist eine solche Petition für die Bundesregierung allerdings nicht. Die Petition ist auch als Wink mit dem Zaunpfahl an die Adresse der neuen Regierung in Baden-Württemberg zu verstehen, die zuletzt eher Gesprächsbereitschaft signalisiert hat. Sicher ist: Die Chancen, dass die Schweiz eine Lockerung der Restriktionen erreicht, ist vor diesem Hintergrund gering. (leu)