



Bemühungen der IG-BREGO um eine faire Fluglärmverteilung.

Zur Erinnerung:

Am 20. August 2010 gab das BAZL zum x-ten Mal einen Entwurf zu einem neuen SIL-Objektblatt heraus. Leider mussten wir wieder feststellen, dass der Aargau unverändert als Abfalleimer des Zürcher Fluglärms ausersehen wird. Wir haben darüber berichtet:

[Pressemitteilung der IG-BREGO](#)

Der Eindruck verfestigt sich, dass dem Verfassungsgrundsatz: „Alle Schweizer sind gleich“ in einer versteckten Agenda der Zusatz: „Aber die Zürcher sind gleicher“ angefügt wurde. Wer sich durch dieses Verhalten an hegemoniale Staatsformen erinnert fühlt, dem sei Georg Orwells „Animal Farm“ ans Herz gelegt. (Wir wollen uns dazu die Randnotiz nicht verkneifen: Achten Sie im Roman auf die Rolle der Schweine, und lesen Sie dann den – [Vortrag an der ersten Mitgliederversammlung](#) der IG-BREGO.)

Angesichts der ungerührten BAZL-Arroganz vereinbarte die IG-BREGO mit unseren REPLA-Gemeinden die Erarbeitung einer gemeinsamen Vernehmlassung als Antwort. Um ein möglichst einheitliches Vorgehen unserer Region zu erzielen, organisierte die IG-BREGO im Oktober an zwei Abenden einen Austausch mit Gemeinderäten der 25 Gemeinden. Das Echo war erfreulich gross und es herrschte Einigkeit: „Jetzt ist es genug!“

Ebenfalls trat die IG-BREGO mit den anderen vier Aargauer Bürgerinitiativen gegen den Zürcher Fluglärm in Kontakt. Wir vereinbarten, an einer gemeinsamen Veranstaltung zusammen mit Herrn Regierungsrat Peter C. Beyeler und dem BAZL Direktor Peter Müller eine Podiumsdiskussion zu veranstalten.

Am 29. Oktober 2010 fand in Würenlingen – just am letzten Tag zur Vernehmlassung des SIL-Berichts vom 20. August – die Podiumsdiskussion statt, an welcher die IG-BREGO die Begrüssungsrede hielt. (Siehe Link: [Würenlingen-Begrüssungsrede IG-BREGO](#))

In der Rede von BAZL Direktor Dr. Müller verwies dieser gebetsmühlenartig einmal mehr auf den grossen Nutzen, welcher der Zürcher Flughafen dem Aargau angeblich bringe. Auch diesmal kamen wir – wie schon bei seinem Vorgänger – nicht umhin, seine „zürchiformatierten“ Zahlen der Realität anzupassen. Und wir erinnerten auch ihn daran, dass die Hauptnutznießer des Flughafens Zürich nach wie vor die Bewohner und der Flughafen des Kantons Zürich sind. Der Nutzen des Flughafens ist für die Wirtschaft des Kantons Aargau beinahe bedeutungslos: 0.75% der Aargauer Arbeitnehmer arbeiten an einem Arbeitsplatz innerhalb der gesamten Schweizer Luftfahrtindustrie und erwirtschaften 0.97% der kantonalen Wertschöpfung; (Siehe dazu: [Volkswirtschaftliche Zusammenhänge](#).)

Unsere eingeübte, kampferprobte Standfestigkeit wich freudiger Überraschung und Staunen, als Herr Regierungsrat Peter C. Beyeler redete und den Wandel in der Haltung des Aargauer Gesamtregierungsrates darlegte. *Wörtlich liess er die Zuhörer wissen, dass er sich vom Saulus zum Paulus gewandelt habe, da er ständig mit „Halbwahrheiten“ und unerhörten Forderungen seitens der SWISS und des Flughafens Zürich konfrontiert werde. Kurz und gut: die Kapazität des Flughafens im Vergleich zum Platzangebot in der Schweiz sei nun erreicht. Es gehe nicht an, dass privatwirtschaftliche Betriebe ohne „Wenn und Aber“ auf Kosten der Wohnbevölkerung ungehindert weiterwachsen wollten und die anfallenden Lasten geflissentlich externalisiert würden. SIC!*

Wie recht unser Umweltdirektor doch hat! Wir weisen an dieser Stelle wieder einmal darauf hin, dass Kerosin nicht besteuert wird. Die Fluggesellschaften erhalten jede nur erdenkliche Erleichterung (reduziertes Startprocedure etc.). Der Luftfahrtindustrie werden jährlich neu 20 Millionen Schweizerfranken Steuergelder zusätzlich zugesprochen (Sonderfinanzierung Luftverkehr seit 2010) Der Flughafen Zürich mit seinem unsinnigen Hub-Konzept besitzt die staatliche Erlaubnis, jährlich rund 8 Millionen ausländische Passagiere in die Schweiz zu locken, nur um diese durch sein Shopping-Center zu schleusen und danach wieder auszufliegen!

An der folgenden Podiumsdiskussion, stellte die IG-BREGO BAZL-Direktor Dr. Müller gleich zu Beginn die Frage, wann endlich das Gerichtsurteil zur sofortigen Rückverschiebung des Abdrehpunktes nach dem Start auf Piste 28 umgesetzt werde? (Das Urteil wurde notabene vom Bundesgericht im Dezember 2010 bestätigt!). Die kafkaeske Antwort von Dr. Müller verschlug wohl allen Aargauer Anwesenden fast die Sprache: im Kanton Zürich könne man nicht einfach einen Abdrehpunkt verschieben! Zuerst müsse man mit den neu (alt – anm. d. R.) betroffenen Gemeinden Kontakt aufnehmen und sie fragen, ob es sie nicht störe?!

Barbara Gmür vom Bürgerkomitee Bellikon wollte darauf von Herrn Dr. Müller wissen, wann die schon lange erwartete Rückverlegung des Navigationspunkt BREGO - aus Bellikon wieder hinaus auf's freie Feld - erfolge? Schliesslich habe das BAZL 1998, als es den Navigationspunkt BREGO ohne Ankündigung und Vernehmlassung nach Bellikon verschoben habe auch nicht gefragt, ob dies die Bewohner der Gemeinde stören würde! Auf diese Frage fand ein sichtlich erstaunter BAZL-Vorsitzender keine Antwort. Frau Gmür gab dem peinlichen Schweigen eine zusätzliche Ursache, indem sie nun die zweimalige Herabsenkung der Überflughöhe über dem Aargau und die mittlerweile unhaltbare Überflug-Situation erwähnte. Jeden Tag ab 6.00 Uhr bis weit nach 23.00 Uhr wird der Aargau durch startende wie auch landende Flugzeuge von und nach Zürich Kloten belärmt. Im Falle von Bellikon während 16 Stunden täglich in einem durchschnittlichen Intervall von 7 ½ Minuten (Periode Jan. – Sept. 2010 Fluglärm-Monitoring Bellikon) und dies im Vergleich zu keinem wahrnehmbaren Fluglärm vor April 2005! Der inzwischen wieder sprachfähige BAZL Direktor nahm diese Darlegung „zur Kenntnis“...

Als Vergleich zur Zürcher Situation erinnerten wir an das Flugregime in London. Wir wollten vom ursprünglichen Aargauer, Dr. Müller, wissen, warum in London möglich sei, was in Zürich undenkbar ist: den ganzen Tag überfliegen landende und startende Flugzeuge von und nach dem Flughafen London-Heathrow die Stadt. Wobei es ebenfalls möglich ist, dass sie diese Flugzeuge regulär mit einem horizontalen Abstand von 200 bis 300 Metern kreuzen können – offenbar in der Schweiz ebenfalls unmöglich. Erwartungsgemäss zog Dr. Müller dazu die „Safety first- Karte“. Wir hielten entgegen, dass das ganze „Safety first“-Getue seiner Ansicht nach einzig dazu diene, Zürich namentlich vor den spätabendlichen Abflügen zu schützen. Ein dem Heathrow-Flugregime ähnliches Procedure würde es problemlos erlauben, die Spätstarts – alle mit östlichen oder südlichen Destinationen – zwar nach Norden zu starten, um dann aber unmittelbar danach mit Rechtsdreh über Zürcher Kantonsgebiet in ihre Zieldestination zu lenken; landende Flugzeuge von Osten auf Piste 28 resp. 10 könnten so mit einem horizontalen Höhenunterschied von 200 bis 300 Metern überflogen werden (auch beim aktuell angewendeten, d.h. reduzierten Startverhalten!)

Fazit

Offenbar können im Aargau Navigationspunkte jederzeit, ohne Vernehmlassung und beliebig verlegt werden, wie dies bei BREGO der Fall war. Geht es jedoch um Abdrehpunkte über den Köpfen der Zürcher Bevölkerung, ist die Kompetenz der Bundesbehörde dazu ungeklärt... Vergleichbar ist die Aussage „Safety first“ zu werten. Solange es den Zürcher Bürgern etwas mehr Ruhe vom selbst gewollten Fluglärm bringt, sticht diese Karte - nicht hingegen für den Kanton Aargau. (Stellt sich zuletzt die Frage, was ein reduziertes Startprocedure, lange Umwegflüge und ein shopping-center-gerechtes Hub-Konzept mit Safety-First zu tun haben?)

Im Verlauf der Monate nach der Veranstaltung in Würenlingen hakte der Kanton Aargau verschiedentlich beim BAZL nach, damit der Abdrehpunkt für Starts ab Piste 28 endlich (wie vom Bundesgericht bestätigt) verschoben werde. Damit einhergehend könnte man auch den Navigationspunkt BREGO optimieren – sprich verschieben. Bis jetzt allerdings fliegen die startenden Flugzeuge unverändert mit demselben reduzierten Startverhalten direkt über den Mutschellen/Rohrdorferberg.

Flugzeuge mit Destination Ost und Süd gewinnen lärmintensiv über dem Ostaargau an Höhe um schlussendlich in hohem, nicht mehr störendem Fluglevel den Kanton Zürich zu überfliegen!

Das BAZL im Schlepptau des Flughafens Kloten teilte zwischenzeitlich mit, dass betreffend Abrehpunkt doch alles „sehr aufwändig“ sei, weshalb man sich wohl lieber noch ein (oder zwei, drei, vier...) Jahre Zeit lassen wolle. Wieso im Zeitalter von leistungsfähigen Informationstechnologien, Hochleistungscomputern sowie optimierten Druckverfahren und Publikationsmöglichkeiten die Dinge komplizierter sind und mehr Zeit in Anspruch nehmen sollen als dies früher der Fall war, hat uns das BAZL leider nicht mitgeteilt.