

Analyse In der Debatte um die Anflüge werden ganze Region

ch ignoriert. Von Liliane Minor

Warum nie über Starts geredet wird

Seit mehr als zehn Jahren läuft die Diskussion über Fluglärm und Flugrouten, mal lauwarm, mal heiss. Aber immer gleich einäugig: Wer mitredet, spricht in der Regel von Landungen. Politiker, Medien, selbst die Bürgerorganisationen neigen dazu, zu vergessen, dass Flugzeuge irgendwann auch wieder starten. Und dass sie auch dann Lärm verursachen.

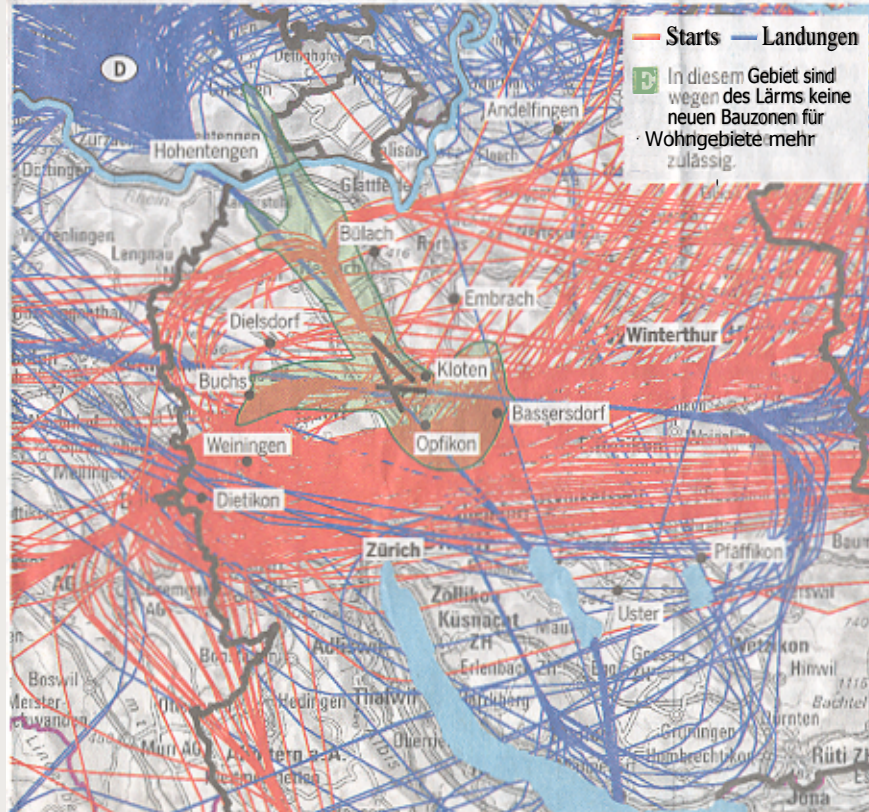
Die Fixierung auf die Landungen ist zwar insofern erklärbar, als sich der Konflikt um die Flugrouten an den Nordanflügen entzündete. Sachlich gerechtfertigt ist die einseitige Betrachtungsweise trotzdem nicht. Starts belärmen ein ungleich grösseres Gebiet im Kanton Zürich als Landungen. Und sie sind auf den ersten Kilometern um ein Vielfaches lauter. Der Effekt wird noch verstärkt, wenn die Maschinen kurz nach dem Start abdrehen.

Pest oder Cholera?

Vor allem aber geht in der Diskussion eines unter: Die Umverteilung der Anflüge hat auch auf die Startrouten Konsequenzen. Der Norden des Kantons Zürich wird wegen des Staatsvertrags deutlich mehr Lärm zu ertragen haben; betroffen sind auch Gebiete, die bisher nur am frühen Morgen und abends ab 22 Uhr Fluglärm hatten, etwa das Wehntal oder das südliche Weinland. Grund: Wenn von Osten oder Süden her gelandet wird, starten die Flugzeuge nach Norden - und müssen kurz vor der Grenze wegen der deutschen Flugbeschränkungen nach Westen oder Osten abdrehen. Gemeinden wie Höri haben während der gesamten Betriebszeit am Flughafen sogar überhaupt nie lärmfreie Zeiten. Für sie ist die Debatte um umgelagerte Flugrouten wie die Wahl zwischen Pest, Cholera und Typhus.

Und genau darin liegt ein weiterer Grund für die Einseitigkeit in der

Wie an einem Wochentag über Zürich geflogen wird



TA-Grafik kmh/Quelle: Flughafen Zürich, Amt für Raumplanung

öffentlichen Wahrnehmung und der medialen Berichterstattung. Es gibt im Norden keine Option, die wesentlich erträglicher wäre als alle anderen - mit Ausnahme der politisch so, gut wie chancenlosen Forderung, die Bewegungszahlen einzuschränken. Damit, fehlt dem Norden ein wirksamer Hebel, um Protest anzusetzen. Ähnliches gilt für den Westen: Hier wird seit jeher gestartet. Schlimmer kann es kaum

mehr werden. Und weil das so ist, ist der Protest aus diesen Regionen leiser als aus anderen. Was gern - aber fälschlich - so interpretiert wird, dass sich die Leute dort an den Fluglärm gewöhnt hätten und ein paar Flieger mehr auch nichts mehr ausmachen.

Das Schweigen hat Folgen. Selbst Politiker, die es besser wissen müssten, vergessen die Belastungen durch die Starts gelegentlich - ob bewusst oder

versehentlich, sei dahingestellt. So sagte etwa Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker im TA-Interview unmittelbar nach Bekanntgabe des Staatsvertrags, wenigstens bringe dieser Vertrag den paar wenigen Menschen im Norden des Kantons mehr Ruhe. Er hat dabei schlicht nicht daran gedacht, dass Ost- und Südanflüge Nordstarts nach sich ziehen. In den Ohren der Betroffenen muss Stockers Behauptung wie der blanke Holm geklungen haben.

Hätte Stocker über den Osten oder den Süden so gesprochen, es wäre ihm eine Welle der Empörung entgegengebrandet. Die Leute im Norden schwiegen. Für sie war das lediglich ein weiterer Beweis dafür, dass ihre Anliegen ohnehin nicht wahrgenommen werden.

Stocker wurde damit sozusagen zum Botschafter einer sich selbst erfüllenden Prophezeiung. Zwei Himmelsrichtungen fühlen sich in der Fluglärmdebatte vergessen und ignoriert, also schweigen sie und tragen damit selbst dazu bei, dass sie nicht wahrgenommen werden.

Die Diskussion wird einfacher "Verkehrsministerin Doris Leuthard kann man immerhin zugutehalten, dass sie in Interviews versuchte, auf die Starts hinzuweisen, aber das mediale Echo blieb aus. Und nicht nur das. In der Botschaft des Bundesrats zum Staatsvertrag, die letzte Woche in die Vernehmlassung geschickt wurde, haben die Umlagerungen bei den Landungen ein grosses Gewicht. Und die Starts? Fehlanzeige.

Den Magistraten (und anderen Flughafenexponenten, ob selbst ernannt oder kraft ihres Amtes) deswegen bösen Willen zu unterstellen, wäre verfehlt. Man darf aber mindestens die Frage stellen, ob ihnen die einseitige Aufmerksamkeit nicht ganz ungelegen kommt. Mit der Fokussierung

auf die Landungen wird die Diskussion für Otto Normalverbraucher nämlich vereinfacht.

Gäbe man den Starts gleich viel Gewicht, käme man nicht darum herum, ein paar unbequeme Wahrheiten auszusprechen. Etwa, dass die Südanflüge nur ein winziger Teil des Fluglärmproblems sind. Oder dass es eine Illusion ist, den Fluglärm auf wenige Gebiete zu kanalisieren. Wer die Karte mit den Flugspuren an einen ganz normalen Tag am Zürcher Himmel studiert, der wird rasch erkennen: Bei den Landungen geht das bereits heute. Aber es hilft nicht viel. Die Starts bescheren dennoch dem halben Kanton Lärm.

Fluglärm

Die Krux mit der Lärmmessung

Wie laut ist Fluglärm? Wo werden Grenzwerte überschritten? Diese Frage versucht die Wissenschaft mit Lärmmessungen zu beantworten. Allerdings stiften diese Messungen oft mehr Verwirrung als Klarheit. Denn gemessen wird nicht der Spitzenwert sondern der Durchschnittswert über eine bestimmte Zeitdauer. Nachts zählt der Stundenmittelwert. Tagsüber, von 6 bis 22 Uhr, ist der Durchschnittswert über die gesamte Zeit massgebend. Das hat zur Folge, dass beispielsweise die Sidschneiser statistisch gesehen keinen Lärm haben.

Was die Wissenschaft ohnehin nicht darstellen kann: Lärm ist subjektiv. Ob er stört, hängt von den Umständen ab. Beim Fluglärm kommt noch eine weitere Schwierigkeit hinzu: Während der Lärm eines vorbeifahrenden Autos gleichmässig an und wieder abschwillt, verhält sich Fluglärm oft ähnlich wie Donner. Er schwillt wellenförmig an und ab: wann das Maximum erreicht ist für den Menschen nur schwer abschätzbar. Auch das kann die beste Lärmmessung nicht darstellen. (leu)