

**STADT BERN** Die SP will in den Wohnquartieren mehr Bäume. Im Stadtrat fordert sie deshalb die Anpflanzung von 1000 neuen Bäumen. Seite 23

# BERN

**INTERLAKEN** In zwei Wochen stimmen Interlaken und Unterseen über den Bau einer Unterführung beim Bahnhof Interlaken West ab. Seite 27

## Keine Lust auf Lärmmessungen

In der Debatte um den Flughafen Bern-Belp tut sich die Betreiberin Alpar AG mit dem Lärmproblem schwer

Zweimal wurde der Flughafen Bern-Belp von den Bundesbehörden angewiesen, Lärmmessungen einzuführen. Passiert ist nach sieben Jahren immer noch nichts.

RICHARD ASCHINGER

In ihrem Entscheid vom April 2003 hatte die Rekurskommission des Eidgenössischen Verkehrsdepartements (Uvek) entschieden, der Flughafen Bern-Belp halte auch mit der auf 1730 Meter verlängerten Piste die im Bundesrecht festgeschriebenen Lärmgrenzwerte ein. Die These der Flughafenbetreiberin Alpar AG, die Pistenverlängerung bringe nur eine Anpassung an neue Sicherheitsvorschriften und beeinflusse die längerfristige Verkehrs- und Lärmentwicklung nicht, hat die Rekurskommission aber nicht übernommen. Die Frage, wie sich die verlängerte Piste auf die Zahl der Starts und Landungen und damit auf die Lärmentwicklung auswirke, ist nach Ansicht der Kommission «nicht abschliessend beantwortet». Die Pistenverlängerung, heisst es im Entscheid, sei «eine wichtige Etappe in der Geschichte des Flughafens», welche zusätzliche Massnahmen zur Kontrolle des Fluglärms rechtfertige. Sollten sich Befürchtungen der Beschwerdeführer bewahrheiten, die längere Piste bringe grössere Flugzeuge und dank höherer Rentabilität mehr Flugbewegungen, könnten diese «eine Überprüfung der Lärmbelastung verlangen».

### Lärmmessungen publizieren

Aufgrund dieser Einschätzung hat die Rekurskommission die Beschwerde der Vereinigung gegen Fluglärm (VgF) gegen das Projekt in einem Punkt gutgeheissen: Die Alpar wurde verpflichtet, «in den An- und Abflugschneisen punktuelle periodische Messungen durchzuführen» und die Ergebnisse «jährlich zu publizieren».

Die Kommission stellte fest, die Lärmschutzverordnung stelle zur Ermittlung der Lärmimmissionen zwar grundsätzlich auf mathematische Berechnungsmodelle ab. Diese kalkulieren die Lärmbelastung insbesondere aufgrund der Zahl von Starts und Landungen

und der Flugzeugtypen. Flächendeckende Messungen wären nicht möglich. «Als Ergänzung zur Lärmberechnung» hätten Messungen, wie sie bei den Landesflughäfen durchgeführt würden, aber «sehr wohl ihre Berechtigung». So könnten Fehler der Berechnungsmodelle festgestellt werden. Lärmmessungen, so heisst es im Entscheid weiter, genössen «bei Ausserstehenden höheres Vertrauen als Berechnungen» und seien somit geeignet, «Transparenz und Vertrauen in den Betrieb der Anlage zu schaffen».

### «Wir verhalten uns sehr korrekt»

Die Alpar sieht das anders: Seit dem Entscheid der Rekurskommission wurde die Südhälfte des

Pistenprojekts gebaut und in Betrieb genommen. Lärmmessungen gibt es noch keine. Alpar-Direktor Charles Riesen begründet das so: «Wir sind dazu nicht verpflichtet.» Die Messungen müssten erst erfolgen, wenn das Projekt ganz ausgeführt sei – also auch im Südosten weitere 220 Meter Piste neu gebaut seien.

Diese Erweiterung kostet 5,2 Millionen Franken – drei Millionen will der Kanton Bern beisteuern. Weil aber ein Komitee, zu dem unter anderem auch VgF-Geschäftsführerin Liz Fischli-Giesser gehört, gegen diesen Beitrag das Referendum ergriffen hat, muss darüber im Kanton Bern am 26. November abgestimmt werden. Wie Charles Riesen sagt, hat die Alpar momen-

tan zu «unseren Freunden», die das Referendum ergriffen hätten, ein «etwas angespanntes Verhältnis». Da erbringeman halt keine Vorleistungen. Das sei «kein ‚Täupele‘», sagt Riesen. «Wir verhalten uns einfach sehr korrekt.»

Riesen fügt an, bei der Alpar verstehe man nicht, warum die Rekurskommission verlange. Mit der bisherigen Berechnungsmethode sei man gut gefahren. Messungen seien teuer. Da gebe es Streit über den richtigen Ort. Der Flughafen habe mit den Gemeinden gute Beziehungen und «wir möchten, dass das so bleibt».

### Alpar wartet seit sieben Jahren

Der passive Widerstand der Berner Flughafenbetreiberin ge-

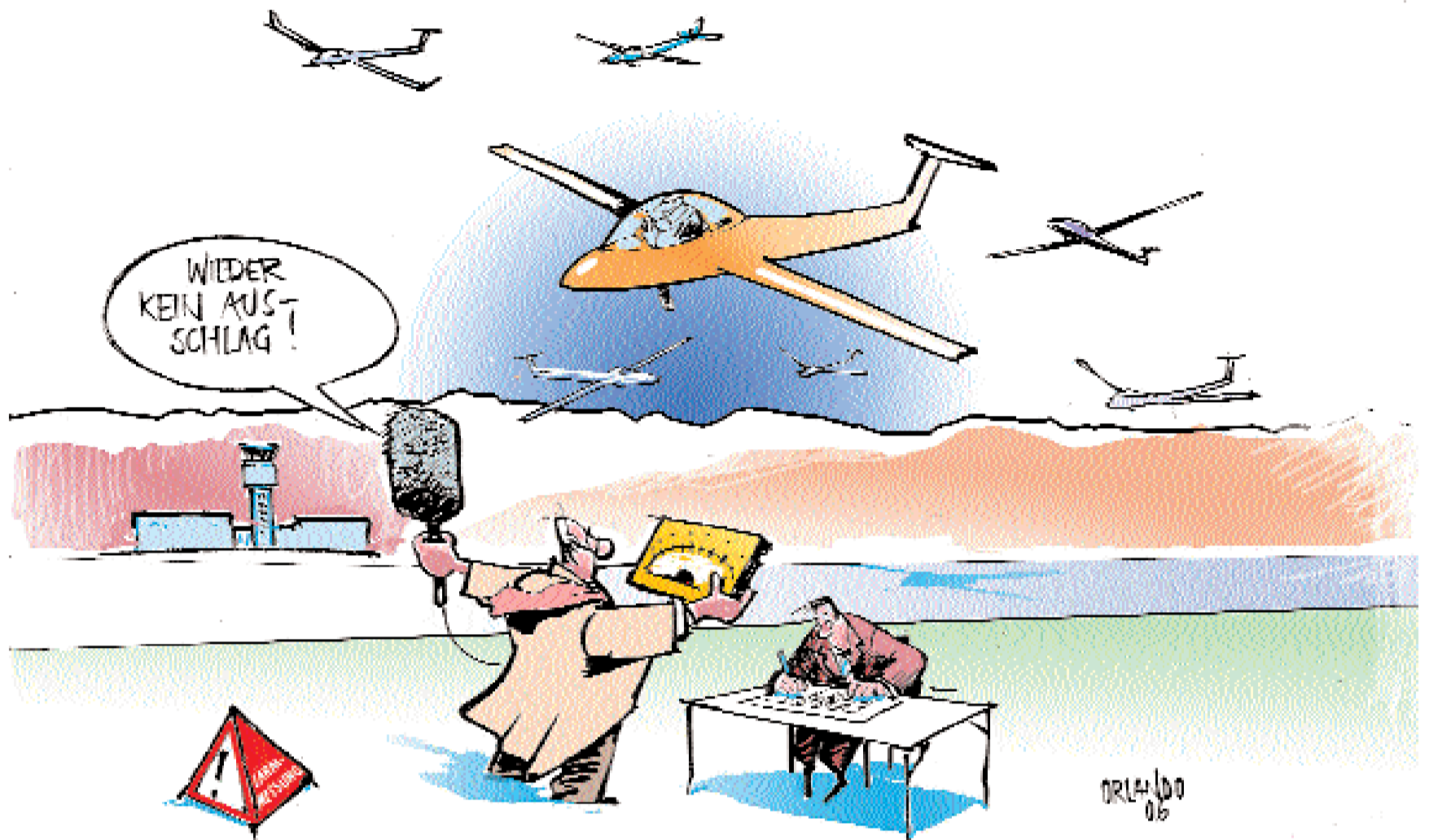
gen Lärmmessungen hat Tradition: Bereits 1998, als im neuen Betriebsreglement die Dauer der Nachtruhe verkürzt wurde, ist die Alpar vom Uvek verpflichtet worden, eine Anlage zur Lärmmessung einzurichten. Entgegen dem anders lautenden Wortlaut der Verfügung, so liest man im Urteil der Rekurskommission, habe die Alpar das nur als Verpflichtung für eine zweijährige Übergangszeit ausgelegt.

### Frequenzen im Aufwind

Befürchtungen von Kritikern, der stufenweise Ausbau des Berner Flughafens könne der dicht besiedelten Anflugschneise in der Stadt Bern bald einmal untolerierbare Lärmimmissionen bringen, wer-

den von Befürwortern gern mit der kurzfristigen Entwicklung der Verkehrsfrequenzen pariert: Vom Rekordjahr 2000 bis 2005 ist die Zahl von Starts und Landungen im Linien- und Charterverkehr von 12 500 auf 4100 gesunken. Ein Blick auf die längerfristige Statistik zeigt aber, wie schnell sich das bei guten Marktbedingungen wieder ändern kann. 1988 zählte man 4300 Bewegungen im Linien- und Charterverkehr, zehn Jahre später fast dreimal so viele.

2006 zeigen die Zahlen wieder markant nach oben: Aufgrund der Zahlen der ersten neun Monate ist aufs Jahr gerechnet bei den Flugbewegungen eine Zunahme um 14 Prozent, bei den Passagieren um 26 Prozent zu erwarten.



### IN ZÜRICH WIRD OFFEN ÜBER DEN FLUGLÄRM DEBATTIERT

## Klare Limiten oder flexibler Lärmindex?

Anders als in Bern wird in Zürich heute offen und hart über Fluglärm diskutiert. Die Regierung will einen flexiblen Index, das Kantonsparlament aber glaubwürdige, fixe Limiten.

Genau die Hälfte der Mitglieder des mehrheitlich bürgerlichen Zürcher Kantonsrats stimmte vor einer Woche für eine von 69 Gemeinden eingereichte Behördeninitiative, die das künftige Wachstum des Flughafens Zürich mit klaren Limiten beschränken will: Die Zahl der Starts und Landungen soll auf 320 000 pro Jahr beschränkt und die Nachtruhe auf acht Stunden verlängert werden. 2005 zählte man 270 000, im Rekordjahr 2000

325 000 Flugbewegungen. Das Nachtflugverbot gilt heute während sechs Stunden von 24 bis 6 Uhr.

Die von SP, Grünen, der Mehrheit der CVP und einzelnen Freisinnigen getragene provisorische Unterstützung der Behördeninitiative ist eine Demonstration für glaubwürdige Wachstumsbeschränkungen. Hauptadressatin ist die zuständige Kommission des Zürcher Kantonsparlaments, die in einer Woche über ein ganz anderes, von der Regierung vorgeschlagenes Beschränkungssystem mit einem Zürcher Fluglärmindex (ZFI) entscheiden soll.

### Index als Gegenvorschlag

Der ZFI ist das neue Instrument, mit dem Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer (svp) Wachstums-

pläne des Flughafens und Ruhebedürfnis der Bevölkerung unter einen Hut zu bringen hofft. Der Index berechnet aufgrund der Zahl von Starts und Landungen, aus dem Mix von lauterer und leiseren Flugzeugen, aus den An- und Abflurouten und der Zahl der in diesen Zonen lebenden und arbeitenden Bevölkerung eine theoretische Anzahl von durch den Flughafen stark gestörten Personen. Auf der Basis der Zahlen im Jahr 2000 und der Routen im Jahr 2004 kommt der Index auf 47 000 stark gestörte Personen. Wenn diese Zahl in Zukunft überschritten wird, soll die Regierung gemäss ZFI-Modell zu Massnahmen verpflichtet sein.

Der Regierungsrat präsentiert das Index-System als Gegenvorschlag zu einer Volksinitiative, die eine radikale Plafonierung auf

jährlich 250 000 Flugbewegungen und neun Nachtruhestunden fordert. Flughafennaher Kreise sehen im ZFI den Vorteil, dass in Zukunft mit weniger lauten Flugzeugen mehr Flüge bewilligt werden könnten. Kritiker erklären, die errechnete Zahl der stark gestörten Personen sei realitätsfremd. Allein die massiv lärmgeschädigten Orte Schwamendingen und Opfikon zählten 40 000 Einwohner. Der mit mathematischen Formeln konstruierte Index erlaube ein praktisch unbegrenztes Wachstum: Mit einer Flotte von Jets, die 3 Dezibel weniger Lärm produzierten, wären doppelt so viele Starts und Landungen erlaubt.

### Regionaler Verteilungskampf

Eine Lösung des Zürcher Fluglärmstreits ist noch nicht in

Sicht: Hinter der jetzt diskutierten Frage, in welchem Rahmen Verkehr und Lärm des Flughafens weiter wachsen dürfen, spielt sich ein regionaler Verteilungskampf ab.

Deutschland hält an seinen Einschränkungen für Nordanflüge fest. Früher lärmprivilegierte Einwohner der so genannten «Südschneise» am rechten Ufer des Zürichsees kämpfen mit rabiaten Mitteln gegen Frühkurse, die nicht mehr von Norden her landen dürfen. Von «Südschneisern» zu ihrer Entlastung geforderte «gekröpfte Nordanflüge», bei denen Jets auf einer Kurve entlang der Landesgrenze deutsches Gebiet vermeiden würden, stossen in den Kantonen Aargau und Schaffhausen und im deutschen Grenzgebiet auf Kritik. Und Regierungsrätin Rita Fuhrer, die im Jahr 2004 als Hoffnungs-

trägerin für die Lösung des Flughafenstreits in die Wirtschaftsdirektion eingewechselt wurde, hat nach einer Serie von Kündigungen von Chefbeamten zunehmend ein Glaubwürdigkeitsproblem.

### Offene Debatte

Im Vergleich zu anderen Schweizer Flughafenregionen (siehe Artikel oben zum Flughafen Bern-Belp) ist Zürich aber einen wichtigen Schritt weiter. Jahrzehntlang hatte man das Lärmproblem hier schön geredet und sich mit Gemeindebehörden über die Köpfe der Betroffenen hinweg arrangiert. Das ist vorbei. Über Nutzen und Kosten des zunehmenden Luftverkehrs läuft in Zürich jetzt eine einigermassen offene und rationale Debatte.

Richard Aschinger