



Welchen Lärm Zürich in Deutschland macht

Die Resultate waren eindeutig: Der vom Flughafen Zürich ausgehende Lärm auf deutschem Gebiet liegt unterhalb der Grenzwerte sowohl nach deutschem wie auch nach schweizerischem Recht. Die Belastungskurve mit einem Wert von 60 Dezibel, ab welcher Massnahmen gegen den Lärm ergriffen werden müssen, umfasst ausschliesslich Schweizer Gebiet. Mit anderen Worten: Der Flughafen Zürich verursacht in Deutschland zwar auch Lärm; dieser ist allerdings nicht vergleichbar mit dem in der Schweiz festgestellten Ausmass.

Soweit das Ergebnis der Lärmbelastungsanalyse, welche eine schweizerisch-deutsche Arbeitsgruppe unter der Leitung der Chefs der Zivilluftfahrtbehörden durchgeführt hatte und im Oktober 2009 präsentierte. Die Regierungen beider Länder hatten die Analyse 2008 in Auftrag gegeben, um eine objektive Grundlage für die weiteren Diskussionen rund um die Benutzung des süddeutschen Luftraums im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens Zürich zu erhalten. Heute gelten für die Flüge von Deutschland verhängte morgendliche und abendliche Sperrzeiten.

Basierend auf diesen Ergebnissen hat die Schweiz auf Verwaltungsebene Vorstellungen für eine neue, tragfähige Regelung der An- und Abflüge über deutschem Gebiet präsentiert. Diese sind Gegenstand weiterer Gespräche mit den deutschen Stellen. Es ist das Ziel beider Seiten, bis Ende Jahr Eckwerte für eine vertragliche Vereinbarung vorlegen zu können.

Neben der Lärmbelastungsanalyse bilden die drei Varianten aus dem Prozess Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) für die künftige Betriebsform am Flughafen Zürich den Rahmen für die Gespräche mit Deutschland. Zwei Varianten basieren auf dem bestehenden Pistensystem, und eine Betriebsform setzt je eine verlängerte Piste im Westen und Norden voraus. Der Bundesrat wird bis 2012 festlegen, welche dieser drei Varianten als Grundlage für die weitere Entwicklung des Betriebs in Zürich dienen werden.

Belastungsanalyse