

Zürich

06.07.2007 -- Tages-Anzeiger Online

Harzige Gespräche über Flughafen

Das Konzept für den künftigen Betrieb des Flughafens Kloten bleibt eine Baustelle. Die Zürcher Regierung hat sich aber ein Schrittchen nach vorne bewegt.

Von Bettina Mutter, Bern

Raumplanungsfragen sind Zukunftsfragen. Wer darauf Antworten sucht, braucht viel Zeit. Ein Mediationsverfahren zur Zukunftsentwicklung des Flughafens Zürich war 2003 gescheitert. Seit 2004 redet deshalb der Kanton Zürich mit seinen Nachbarn Aargau, Schaffhausen und Sankt Gallen, der Flughafen AG und mit dem Bund über den künftigen Betrieb des Flughafens Kloten. Diese Diskussion verlief auch beim zweiten Koordinationsgespräch zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) in Bern harzig.

Das Ergebnis, wie es nach dem Gespräch an einer Pressekonferenz vorgestellt wurde: Bund, Anrainer-Kantone und insbesondere der Zürcher Regierungsrat haben einen Konsens über eine ganz vorsichtige Anpassung des heutigen An- und Abflugregimes gefunden. Im Wesentlichen soll der Flughafen aber so weiter- funktionieren wie bisher. Die Verlängerung von Pisten wird zwar geprüft, den allfälligen Bau parallel ausgerichteter Pisten streicht nun aber auch der Bund «vorläufig» von seiner Variantenliste für den SIL-Prozess. Ausgeschlossen wurden auch alle Varianten, die dem Süden mehr Lärm gebracht hätten.

«Noch ist das Ziel nicht erreicht»

Raymond Cron, Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (Bazl), führte vor den Medien aus, im Vordergrund stehe im SIL-Prozess das Gleichgewicht einer möglichst geringen Lärmbelastung und eines bestmöglichen Kapazitätsausbaus. Der SIL legt die Planung, die Bauten und den Betrieb des Flughafens für die nächsten Jahrzehnte fest. Entsprechend betonte Unique-Verwaltungsratspräsident Andreas Schmid, «wie fatal es wäre, wenn im Jahr 2007 die Option eines Ausbaus schon für alle Zukunft ausgeschlossen würde». Schon in zehn Jahren dürfte der Flughafen bei der Grenze von 350'000 jährlichen Flugbewegungen anstossen. Deshalb mochte Schmid nicht allzu sehr loben, wie weit man gestern gekommen sei: «Noch ist das Ziel nicht erreicht.»

Tatsächlich bringt die zweite Etappe der politischen Diskussionen über 19 technisch mögliche Betriebsvarianten für den Zürcher Flughafen noch nicht die wirklich zukunftssträchtige Lösung, die Jahrzehnte vorausweisen könnte. Obschon sich der Zürcher Regierungsrat jetzt, wo die Wahlen vorbei sind, ein Schrittchen nach vorn gewagt hat. Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer hatte noch im Dezember betont, «angesichts der politischen Situation im Kanton Zürich» würden vom heutigen Betriebsregime abweichende Varianten «aus Sicht des Regierungsrates nicht empfohlen». Dem hatte der Bund widersprochen. Aus Sicht des Bazl könnte «langfristig nur ein Parallelpistensystem den prognostizierten Verkehr abwickeln».

Konsultative Konferenz als Referenz

Diese Idee wurde zwar gestern in Bern fallen gelassen. Dafür signalisiert nun der Zürcher Regierungsrat, er wolle künftig mögliche Pistenverlängerungen nicht mehr ausschliessen und zumindest jene Varianten weiterverfolgen, die Nord- und Ostanflüge kombinieren. Fuhrer verwies dabei auf das Resultat der Konsultativen Konferenz Flughafen Zürich, in der die Gemeindepräsidentenverbände der zwölf Bezirke vertreten sind. Die Anhörung habe «ein differenziertes politisches Meinungsbild» ergeben, dem der Regierungsrat nun Rechnung trage, weil man die Idee eben «nicht uninteressant» finde.

Kurzfristig soll nach Fuhrer jedoch alles beim Alten bleiben. Nach wie vor favorisiert die

Regierung das heutige Betriebsregime, das mit dem gekröpften Nordanflug ergänzt werden soll. Hier trifft sich die Zürcher Regierung mit dem Bazl.

Noch viel Widerspruch

Der gekröpfte Nordanflug und auch die Idee von Pistenverlängerungen sorgen aber ringsum für Konflikte. Der Aargauer Regierungsrat etwa liess schon am Donnerstag verlauten, er stelle sich gegen den «Gekröpften». Er sei «in keiner Weise betriebsnotwendig, im Gegenteil», schrieben die Aargauer in ihrer Stellungnahme ans Bazl. Er behindere einen optimalen Betrieb und führe bei wachsenden Frequenzen zu Verspätungen. Auch von den Pistenverlängerungen versprechen sich die Aargauer «keinen wirklichen Kapazitätsgewinn», weshalb ein derartiger Ausbau nicht im Vordergrund stehen könne.

Die Kantone Sankt Gallen und Thurgau wiederum lehnen verlängerte Pisten ab, weil sie vor allem im Osten mehr Flugbewegungen und somit mehr Lärm mit sich brächten. «Das wird bei uns nicht akzeptiert», betonte der Sankt Galler Regierungsrat Josef Keller auch im Namen der Thurgauer Regierung.

Bei Zürcher Kantonalparteien, Bürger- und Behördenvereinigungen stösst das Einschwenken des Regierungsrates auf Unverständnis. Die Regierung gehe auf Konfrontationskurs mit dem Parlament, warnt etwa Ruedi Lais, Fraktionschef der SP. Der Kantonsrat hat sich in der Vergangenheit wiederholt gegen Änderungen am Pistensystem ausgesprochen. Das werde auch künftig so sein, sagt Lais überzeugt.

Die Grünen nennen die Positionsänderung «eine Sackgasse». Sie haben kein Verständnis dafür, dass die Regierung ihren Positionswechsel auf die Resultate der Konsultativen Konferenz mit den Bezirken abstützt. Diese Konferenz sei demokratisch nicht legitimiert.

Ein «Kniefall vor Deutschland»?

SVP-Politiker Alfred Heer hält die leicht korrigierte Haltung der Regierung gar für «einen Kniefall vor Deutschland», das nun auf den nicht ausgeschlossenen Ostanflug verweisen könne. Auch für die FDP stehen die Nordausrichtung und damit die Verhandlungen mit Deutschland nach wie vor im Vordergrund. Die CVP spricht von «einem riskanten Manöver» in Bezug auf die Plafonierungsinitiative und den Gegenvorschlag, über die im Herbst abgestimmt wird. Die einzige Ausnahme in den kritischen Voten: die Südschneiser.