

IM BRENNPUNKT: KANTON FÜHRT KONSULTATIONEN ZUM KÜNFTIGEN FLUGHAFENBETRIEB DURCH

Gemeinden auf verlorenem Posten

Der Fluglärm bedroht die bauliche Entwicklung im Unterland. Die betroffenen Gemeinden glauben zwar noch an ihre Chance. Doch werden sie bei Bund und Kanton wohl kaum Gehör finden.

Von Daniel Schurter

Unterland. - Der SIL-Prozess (SIL steht für Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt) geht in die entscheidende Runde. Bevor die Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer (SVP) Anfang April am dritten SIL-Koordinationsgespräch in Bern teilnimmt, bittet sie die Gemeindevertreter um eine offizielle Stellungnahme. Die Gemeinden sollen ihre Haltung zu den so genannt «optimierten» Betriebsvarianten für den Flughafen kundtun.

Zunächst tagt am 10. März die Konsultative Konferenz. In diesem Gremium dürfen laut Flughafengesetz alle Gemeinden des Kantons ein Votum abgeben. Am 12. März kommen die Fluglärm-Bürgerorganisationen sowie die Interessenverbände an die Reihe. Und schliesslich finden am 13. März so genannte Perimetergespräche mit den direkten «Nachbarn» des Flughafens statt. Nebst den fünf Standortgemeinden Kloten, Opfikon, Rümlang, Oberglatt und Winkel sind dies fünf Gemeinden, die von einer allfälligen Pistenverlängerung betroffen wären: Niederhasli, Niederglatt, Bülach, Bachenbülach und Höri.

Im Anschluss an diese «Konsultationen» stellt die Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin dem Gesamtregerungsrat einen Antrag, um die offizielle Position des Flughafenkantons festzulegen, die sie gegenüber dem Bund vertreten will.

Die konsultativen Gespräche sind für die Regierungsrätin nicht bindend, wie seitens des Kantons immer wieder betont wird. Ob Rita Fuhrer den von vielen Unterländer Gemeinden geforderten Verzicht auf einen Ausbau des Pistensystems nach Bern mitnimmt, muss stark bezweifelt werden. Hatte sich die Zürcher Regierung bei früherer Gelegenheit für einen Flughafenbetrieb ohne Pistenverlängerung ausgesprochen, schwenkte sie später um und wollte eine solche Verlängerung doch nicht mehr ausschliessen.

Region dem Fluglärm opfern?

Der Bülacher Bauvorstand und Präsident der IG Nord, Hanspeter Lienhart, macht trotzdem auf Zweckoptimismus. «Man darf die Hoffnung nie aufgeben», sagt er zur Haltung der Gemeinden im Norden des Flughafens. Sämtliche Gemeinden um den Flughafen, also die am stärksten Betroffenen, wollen sich gegen den Ausbau des Pistensystems wehren. Was dieser Widerstand auf politischer Ebene bringt, steht allerdings auf einem anderen Blatt. So hegt Rita Fuhrer zwar durchaus Sympathien für die traditionellen SVP-Stammlande in den Bezirken Bülach und Dielsdorf. Doch sind die gut betuchten Steuerzahler des Kantons weiter südlich an der dicht besiedelten Goldküste und am Zürichberg angesiedelt. Und dort wird seit Jahren eine einseitige Nordausrichtung des Flughafens gefordert, mit allen Massnahmen, die für ein solches Betriebsregime erforderlich wären.

Mit Sorge erwarten die Gemeinden in der Flughafenregion nun die Umsetzung des Zürcher Fluglärmindex (ZFI Plus). Dieses von Stimmberechtigten mehrheitlich gutgeheissene Instrument lässt maximal 47 000 vom Fluglärm stark belästigte Personen zu. Mit seiner Einführung einher geht die Nordausrichtung über tendenziell dünn besiedelte Gebiete.

Unique hat mit der Einsprache gegen die neue Bau- und Zonenordnung der Stadt Kloten die Marschrichtung deutlich gemacht: Die Intervention soll der Zuzug neuer Anwohner verhindern, um den Richtwert von 47 000 Personen möglichst lange nicht zu überschreiten. Diese Taktik der Flughafenbetreiberin hat aber gerade für regionale Zentren wie Bülach und Kloten einschneidende Konsequenzen.

Und was meint die Zürcher Regierung dazu: Die heutige Situation sei eine Folge davon, dass das Bauen von Wohnungen und Häusern in Flughafennähe in der Vergangenheit zu wenig konsequent verhindert wurde. Unterlassungssünden, die wohl mit den laufenden SIL-Planungsprozessen und der Revision des kantonalen Richtplans korrigiert werden sollen.

Raumplanerisches Korsett lockern

In den Perimetergesprächen versuchen die Gemeinden, das durch den Fluglärm aufgezwungene raumplanerische Korsett zu lockern. Allerdings wurde in den laufenden Gesprächen ein Instrument vorgestellt, das drastische Konsequenzen hätte. Die so genannte Abgrenzungslinie (AGL) verläuft fast deckungsgleich mit der Kurve für Immissionsgrenzwerte (IGW) in den Wohnzonen rund um den Flughafen. Innerhalb der definierten Fläche soll weder neues Siedlungsgebiet erschlossen, noch Neueinzonungen für Wohnzwecke vorgenommen werden dürfen. Faktisch bedeutet das in allen Gebieten mit IGW-Überschreitung ein künftiges Bauverbot.

Als wäre dies alles nicht genug, droht den Gemeinden mit der raumplanerischen Sicherung einer Betriebsvariante mit Parallelpiste weiteres Ungemach. Eine Fläche von rund 10 Hektaren wäre von zusätzlichen Einschränkungen betroffen. Obwohl die Parallelpiste - wenn überhaupt - nur langfristig in Betracht kommt, will der Bund über die Raumplanung die Entwicklung der Gemeinden schon jetzt über Jahrzehnte hinaus blockieren.