

Weltwoche, 22. Januar 2004

Ruhe an der Goldküste

Lukas Hässig

Eine Expertengruppe der Zürcher Regierung liefert Vorschläge für eine neue Ausrichtung des Flugverkehrs. Das ergeben Recherchen der Weltwoche. Die Rentner im Süden des Zürcher Flughafens können ihre Taschenlampen, mit denen sie die anfliegenden Piloten stören, möglicherweise bald einpacken. Eine von der Zürcher Regierung eingesetzte Expertengruppe namens «Relief» prüft eine komplette Neuausrichtung des Flugverkehrs von und zu Kloten. Statt von Norden über Deutschland und von Süden über die Gemeinden der Zürcher «Goldküste» sollen die Jets in Zukunft fast nur noch von Osten über das Tösstal anfliegen. Das haben Recherchen der Weltwoche ergeben. Zur Hauptstartrichtung würde dann der Westen. Regierungsrat und Experten waren nicht bereit, Fragen zum Projekt «Relief» zu beantworten. Mit dieser Variante hat bis vor kurzem kaum jemand gerechnet. Auf den ersten Blick ist sie bestechend. Schlagartig würden sowohl das Deutschland- als auch das Südanflug-Problem gelöst. Allerdings braucht es dazu grundlegende Weichenstellungen: einen Volksentscheid für eine neue Parallelpiste für mindestens eine halbe Milliarde Franken, einen Teilverzicht auf den Schutz des Flachmoors zwischen den Pisten und vor allem den festen Willen, dem Widerstand von Rümlang bis Baden im Westen und von Winterthur bis Kloten im Osten die Stirn zu bieten. Ob dieses neue Regime aviatischen Anforderungen genügt, muss noch abgeklärt werden. Denn die Flugrichtung liegt quer zum Tal.

Das «Relief»-Team wurde im November 2002 von der Zürcher Baudirektorin Dorothee Fierz (FDP) ins Leben gerufen. Voraussichtlich im März liefert die rund zehnköpfige Equipe mit international renommierten Aviatik-Spezialisten und Landschaftsplanern ihren Bericht an die Baudirektorin ab. Diese erstellt daraus einen Antrag, der vom Gesamtregierungsrat abgesegnet werden muss. Ein Sprecher der Baudirektion rechnet mit einer Publikation der «Relief»-Ergebnisse bis Mitte 2004. Bis der Flugbetrieb auf Ost-West umgestellt werden könnte, würden aber noch Jahre vergehen. Die Volksabstimmung, der Bau der Piste und die erwarteten Einsparungen bis vor Bundesgericht würden das Vorhaben in die Länge ziehen.

Kühner Wurf der Holländer

Beim Start von «Relief» versprach Frau Fierz, innert Jahresfrist einen Flugbetrieb zu skizzieren, der für die Wirtschaft genügend Luftverkehr zulässt und gleichzeitig möglichst wenig Menschen belastet. Die Arbeiten zogen sich in die Länge, weil ursprünglich eine ganz andere Idee in den Köpfen der Experten herumspukte. Mittels einer Parallelpiste in vertikaler Richtung hätte der Verkehr im Norden von Zürich-Kloten konzentriert werden sollen – so wie das vor dem Widerstand aus Süddeutschland jahrzehntelang der Fall war. Die Ost-West-Variante stammt aus der Feder der holländischen Beratungsfirma Netherlands Airport Consultants (Naco).

Gemäss eigener Aussage war Naco schon für rund 500 Flughäfen weltweit tätig. Die Holländer verblüfften mit einem kühnen Wurf. Mit einer neuen Piste sei ein Ostanflug über schwach besiedeltes Gebiet durchaus möglich. Und so zeichneten sie auf ihren Plänen eine Bahn ein, die nördlich des frisch eröffneten Fingerdocks parallel zur heutigen Westpiste 10/28 verläuft. Auf Ersterer soll nur gelandet werden, während die Starts weitgehend auf die Westpiste konzentriert würden.

Das neue Flugregime würde weniger Menschen belästigen. Im Raum Winterthur bis Kloten östlich vom Flughafen lebten im Jahr 2000 etwa 89000 Personen, in der Zone von Rümlang bis Baden waren es 108000, zusammen also rund 200000. Demgegenüber wurden in den südlichen Gemeinden 210000 (ohne Stadt Zürich) und in den nördlichen bis zur deutschen

Landesgrenze 42000 Bewohner gezählt – zusammen mit den Menschen in den Zürcher Stadtkreisen Witikon und Schwamendingen macht das fast 300000. Noch wichtiger als die Bevölkerungszahl sind die politischen Machtverhältnisse – und auch die sprechen für eine Umstellung des Flugregimes auf Ost-West. Es waren die Südanflüge, die letzten Herbst aus einem lokalen Konflikt eine breite Protestbewegung machten. Die Wut der Betroffenen richtete sich zunehmend gegen die in den eigenen Ortschaften wohnhafte, mehrheitlich bürgerliche Politprominenz, die verantwortlich ist für den Flughafenausbau und den Streit mit Süddeutschland. Der Präsident und der Chef der Flughafenfirma Unique leben an der «Goldküste», Regierungsratspräsident Huber hat sein Zuhause im Zürcher Oberland, wo die Jets teilweise ebenfalls zu hören sind. Weitere Regierungsratsmitglieder, bürgerliche Kantonsräte und ehemalige Flughafenverantwortliche wie der Freisinnige Ulrich Bremi leben im nunmehr lärmbeschallten Süden des Kantons. So muss der Vorschlag der holländischen Experten in den Ohren dieser Kreise verlockend klingen. Mit einer neuen Ost-West-Piste und einer entsprechenden Umstellung des Hauptverkehrsflusses würden die verhassten Südanflüge für immer verschwinden. Endlich keine Mahnwachen mehr am Flughafen, keine hundertfach besuchten Informationsveranstaltungen über Entschädigungszahlungen, keine Leserbrief- und Flugblattaktionen. Die für übernächsten Samstag geplante zweite Grossdemo gegen die Südanflüge mit Tausenden von Teilnehmern könnte die letzte sein.

Sollte der Regierungsrat dieses Ziel verfolgen, müsste er die neue Ost-West-Ausrichtung zum eigenen langfristigen Ziel erklären und deren Umsetzung dezidiert anstreben. Sie einfach als zusätzliche Variante in die öffentliche Diskussion einzuwerfen, würde hingegen nicht genügen. Trotz Teilprivatisierung kontrolliert der Kanton den Flughafen und kann bei den Berner Aufsichtsbehörden eigene Vorstellungen vorantreiben. Dieses Vorgehen hätte weit reichende Auswirkungen auf das bereits initiierte Mediationsverfahren. Bedingung für einen Erfolg dieser Kompromissuche ist nämlich, dass alle Teilnehmer ohne vorweg genommenen Entschluss an einen gemeinsamen Tisch sitzen. Ist hingegen für die Zürcher Regierung die Umgestaltung des Flughimmels bereits beschlossene Sache, macht ein breit angelegter Vermittlungsversuch keinen Sinn mehr.

Bürger erster Klasse

Genau darauf dürften die «Rebellen des Südens» spekulieren. Sie werden sich kaum in ein Kompromissverfahren einspannen lassen, falls behördlich bewiesen ist, dass ein grosser Flugbetrieb auch ohne Südanflüge möglich ist. Ihr Ziel ist nicht die gerechte Lastenverteilung, sondern die eigene Ruhe. Einen Zwischenerfolg in ihrem Kampf gegen den Fluglärm haben die Südgemeinden letzten November erreicht. Nur wegen des anhaltenden Protests aus den traditionellen bürgerlichen Hochburgen rund um den Zürichsee musste der freisinnige Volkswirtschaftsdirektor Ruedi Jeker das Flughafendossier abgeben. Seine Regierungskollegen kommandierten ihn in die Polizeidirektion ab und beauftragten statt dessen SVP-Aushängeschild Rita Fuhrer mit dem Thema. Fuhrer hat sich als eine der wenigen Politiker noch nicht die Finger am Flughafen verbrannt.

Ob die bisher vom Erfolg verwöhnte Politikerin mehr Glück haben wird als ihr Vorgänger, ist fraglich. Sie könnte der Verlockung erliegen, die von den «Relief»-Spezialisten erarbeitete Ost-West-Variante den betroffenen Anwohnern einseitig aufzuzwingen. In diesem Fall würde Fuhrer darauf spekulieren, dass der Widerstand in der Ostanflugschneise und im Westen mit der Zeit nachlässt. Es könnte eine trügerische Hoffnung sein. «Seit auch über Süden gelandet wird, fühlen wir uns zum ersten Mal nicht wie Bürger zweiter Klasse», fasst Peter Häberli vom Verein Fluglärmsolidarität die Stimmung im Osten des Flughafens zusammen. Das politische Powerplay der Goldküsten-Gemeinden will Häberli deshalb nicht unbeantwortet lassen. Geplant ist eine Umfrage in der ganzen Schweiz, nicht nur im Kanton. Dort sei der Süden wegen seiner Politprominenz und der Bevölkerungszahl immer im Vorteil. Auch Peter Staub, der langjährige Präsident des Schutzverbands der Bevölkerung rund um den Flughafen Zürich, will nicht mehr von einer Verteilung des Luftverkehrs in alle Himmelsrichtungen abrücken. «Soll Zürich eine interkontinentale Drehscheibe bleiben, muss

auch das gesamte Pistensystem benutzbar sein. Bisher war es ja immer die Wirtschaftselite aus dem Süden, die eine grosse Luftverkehrsdrehscheibe mit möglichst vielen Langstreckenverbindungen forderte. Ohne diesen Support hätte der Flughafen bestimmt nicht so gross werden können.» Staub will den Flugverkehr auf rund 320000 Starts und Landungen pro Jahr beschränken. «So viel wie im Jahr 2000, auf dem Höhepunkt des Booms.»

Die Anwohner im Norden, Osten und Westen des Flughafens werden dafür kämpfen, dass jede neue Variante, also auch jene von «Relief», in den angelaufenen Mediationsprozess einfließt. Darin sehen sie ihre einzige Chance. Seit der Fluglärm mit Beginn des Jet-Zeitalters Anfang der sechziger Jahre massiv zugenommen hatte, beklagten sie die einseitige Belastung. Und seit den Anfängen dieses Widerstands verhallte ihr Protest gegen ein ungebremstes Wachstum des Luftverkehrs ungehört. Erst mit den Südanflügen wurde die Fluglärmdiskussion auf den ganzen Kanton ausgeweitet. Sollte die Mediation scheitern, weil der Süden seine Interessen anderweitig wahrzunehmen versucht, sähen sich die übrigen Gemeinden rund um den Flughafen wieder in die Minderheit versetzt. Sie würden Gefahr laufen, erneut zum «Abfalleimer» des Kantons zu werden.

Widerstand gegen die Mediation Als «Abfalleimer» fühlten sie sich während Jahrzehnten. Damals verfolgte die bürgerliche Mehrheit eine Politik, die nicht geprägt war durch den Versuch eines Ausgleichs zwischen den verschiedenen Regionen, sondern durch eine einseitige Unterstützung der Swissair. Die Fluggesellschaft konnte für die Betroffenen noch so einschneidende Forderungen aufstellen, praktisch immer wurde sie von der Regierung und dem Kantonsrat in ihrem Streben nach Wachstum unterstützt. So kam es, dass die Zürcher Politik den riskanten Expansionskurs der Airline nicht kritisch unter die Lupe nahm, sondern ihr Schicksal in die Hände der abgehobenen Manager vom Balsberg legte. Bis zum Absturz. Vor diesem Hintergrund wollen die langjährigen Flughafenanwohner nichts mehr von unilateralen Verfügungen seitens des Kantons wissen. Rasch haben sie das Mediationsverfahren unterstützt, das von Bund, Kanton und Flughafenhalter bezahlt wird. Bis Frühling wollen die Vermittler abgeklärt haben, unter welchen Bedingungen ein Einigungsversuch Sinn machen könnte. Widerstand gegen die Mediation ist aber nicht nur in den Zürcher Südgemeinden, sondern auch jenseits der Landesgrenzen spürbar. «Wir haben ja jetzt unsere Verordnung», gibt sich der Waldshuter Landrat Bernhard Wütz als stärkster Vertreter Süddeutschlands zurückhaltend, «warum sollten wir davon abrücken?»