

Tages-Anzeiger, 30.7.2005

«Vom Flughafen hängt die ganze Schweiz ab»

Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer hält eine Beschränkung der Flugbewegungen in Kloten für falsch. Weil sie nur schade, aber nichts bringe, sagt sie.

Mit Rita Fuhrer sprach Hans-Peter Bieri

Sie haben vor kurzem eine Studie über die Folgen einer Plafonierung in Kloten vorgelegt, aber das Echo war alles andere als positiv. Sie wurde als Plädoyer gegen eine Beschränkung der Flugbewegungen gelesen. «Parteigutachten» war noch das Freundlichste, was man dazu zu hören bekam.

Ich hatte am Anfang auch Mühe, aber aus dem gegenteiligen Grund. Die Studie geht von Annahmen aus, die sehr zu Gunsten der Plafonierungsbefürworter sprechen. Das Wachstum des Flughafens wird sehr konservativ, jenes der Wirtschaft sehr günstig veranschlagt – so günstig, wie es in den letzten Jahren nie war – , zudem nimmt die Studie an, dass bei einer Plafonierung zuerst jene Flüge gestrichen würden, die volkswirtschaftlich nichts bringen. Ich fand, man liefere jenen, die eine Plafonierung für nicht so schlimm halten, die Argumente und nicht jenen, die keine Plafonierung wollen.

Sie wussten, wen Sie beauftragten.

Ja richtig, das Büro Infrac ist nicht gerade rechtsbürgerlich; es hätte sich geweigert, ein Parteigutachten zu schreiben. Dafür hält die Studie aber auch einer sehr kritischen Überprüfung stand. Zudem gibt es Studien aus anderen Wirtschaftsräumen mit Flughäfen, und die kommen auf ganz ähnliche Resultate.

Bei gutem Wachstum, so die Studie, fängt die Wirtschaft den Arbeitsplatzverlust durch die Plafonierung am Flughafen auf. Das ist nicht gerade ein Argument gegen Flugbeschränkungen.

Die Studie konnte nicht alles vertieft untersuchen. Beispielsweise die Frage, was eine Plafonierung für die übrige Wirtschaft bedeuten würde. Nach einer Untersuchung von Credit Suisse gibt es zwei grosse wirtschaftliche Risikofaktoren im Kanton, den Flughafen und die Finanzdienstleister. Beide sind enorm voneinander abhängig. Andere gute Wirtschaftszentren in Europa würden unsere Dienstleistungsunternehmen gerne abwerben, und diese sind auch sehr mobil; sie könnten in London so gut ihre Dienste anbieten wie hier. Wenn in Zürich der Flughafen so reduziert wird, dass die nötigen Verkehrsanbindungen nicht mehr gewährleistet sind, dann ziehen sie weg von hier. Und wenn wir den zweiten grossen Arbeitgeber mit seiner Ausstrahlung auf den Wirtschaftsstandort verlören, wäre das eine alles andere als angenehme Situation.

Die Kritiker vermissten anderes, nämlich dass die Studie die volkswirtschaftlichen Schäden eines weiteren Wachstums am Flughafen nicht untersuchte.

Ich staune eher darüber, dass die Plafonierungsbefürworter Arbeitsplätze nicht mit Lebensqualität in Verbindung bringen. Man könnte mit Fug und Recht auch sagen: Weshalb hat man in der Studie nicht aufgerechnet, was dem Staat für Aufwendungen drohen, wenn die prognostizierten Arbeitsplätze nicht kommen? Heute haben wir etwas über 28 000 Arbeitslose, der Flughafen könnte um die 50 000 neue Arbeitsplätze bringen. Wir hätten Vollbeschäftigung! Heute dagegen zahlt die Arbeitslosenkasse, die Sozialversicherungen zahlen, der Staat zahlt. Das ist ein riesiger Aderlass.

Trotzdem, es gibt eine Untersuchung, die allein den Immobilien- Wertverlust seit Einführung des neuen Flugregimes auf über 15 Milliarden Franken beziffert.

Die 15 Milliarden lassen sich überhaupt nicht erhärten. Es passiert auch das genaue Gegenteil, und das schon über Jahre. Die Nähe zum Flughafen wird eben auch gesucht. Im Norden des Flughafens beispielsweise, der sehr stark mit Fluglärm belastet ist, war die Entwicklung überdurchschnittlich hoch. Und gerade dort, wo Behörden, Bürgerinitiativen und Bewohner besonders heftig über den Fluglärm klagen, sind nicht nur Geschäftsstandorte, sondern auch Wohnungen schon im Planungsstadium weg. In anderen Ländern zeigt sich das gleiche Bild. Man fürchtete eine Wertverminderung der Immobilien, als in Mailand der neue Flughafen Malpensa den Betrieb aufnahm, aber das traf nicht ein. Auch in München zeigte sich, dass neue Flughäfen sofort die Entwicklung in der Nähe ankurbeln.

Die Infrac- Studie soll eine wichtige Grundlage für die Zürcher Flughafenpolitik sein. Für viele Flughafengegner ist sie aber bloss ein Ärgernis.

Es gab sehr emotionale Reaktionen. Möglicherweise auch, weil die Studie einige ganz zentrale Aussagen macht, die nicht zu widerlegen sind. Wer ein anderes Ziel verfolgt, muss sich ja darüber ärgern, wenn plötzlich Argumente im Raume stehen, gegen die man nicht viel sagen kann. Die Gegenargumente waren höchstens, neben der rein wirtschaftlichen und monetären Betrachtungsweise sei auch noch anderes wichtig. Das stimmt. Und gerade im Hinblick auf den Lärm sind wir noch Antworten schuldig. Die Menschen akzeptieren es nicht, wenn beispielsweise der Lärm der Südanflüge nicht als richtiger Lärm anerkannt wird, weil der LEQ-Wert – der über den Tag ermittelte Durchschnittswert – gering sei. Das hat viel Vertrauen in solche Rechnungen zerstört.

Es kommt auch dazu eine Studie?

Nicht einfach eine Studie, das hilft nicht. Der LEQ ist ein Mass, mit dem Grenzwerte festgelegt werden. Aber das Empfinden der Bevölkerung hat mit gesetzlichen Grenzwerten nichts zu tun. Wir brauchen ein vertrauenswürdigeres Mass, das mit dem Empfinden der Leute übereinstimmt. Flugzeuge kann man zählen, Grenzwerte nicht, deswegen zählen die Leute Flugzeuge. Nur lässt sich belegen, dass die Zahl der belästigten Menschen nicht abnimmt, wenn man etwas weniger fliegt. Man müsste die Bewegungen um mehr als die Hälfte reduzieren, bis die Bevölkerung dies als weniger Lärm wahrnehmen würde. Aber wenn man Flugzeuge zählen kann, dann auch Menschen. Wir setzen alles daran, weniger Menschen mit Fluglärm zu belästigen. Wenn ich den Leuten zeigen kann, wie viele Menschen sich heute vom Lärm belästigt fühlen, wenn ich ihnen später zeigen kann, wie viele weniger es sind, und wenn dies erst noch mit ihrer Erfahrung übereinstimmt, dann hätten wir ein Idealmass gefunden.

Die Regierung lehnt Plafonierungen ab, aber gemäss Infrac-Studie sind die Kapazitäten des Flughafens spätestens 2020 so oder so erschöpft, und zwar bei 350 000 Bewegungen. Bei dem Gewicht, das der Kanton und heute auch der Bund auf die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens legen, dürften sie betrieblich bedingte Plafonierungen am Flughafen aber so wenig hinnehmen wie politische. Wann beginnen Sie einen Neuausbau zu planen?

Bis dahin sind es noch 15 Jahre, und die Technik entwickelt sich enorm. Deshalb müssen wir uns im Moment politisch keine Gedanken machen, ob wir im Jahr 2020 ausbauen müssen oder nicht. Aber wir müssen eine Weiterentwicklung raumplanerisch und vom Sicherheitsstandpunkt aus im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt überprüfen. Da muss geklärt werden, was es bedeutet, wenn auf dem Flughafen von allen nach allen Seiten gestartet werden soll, man muss das Thema Pistenverlängerung diskutieren, man muss auch das Thema der Parallelpisten wieder aufnehmen. Aber es ist jetzt sicher noch kein politischer Entscheid für einen Pistenumbau im Jahr 2020 nötig.

Trotzdem: Flughafenerweiterungen brauchen Zeit. 15 Jahre sind da nichts. Man müsste heute schon überlegen, wie es weitergehen soll.

Wenn die Regierung heute mit Pistenveränderungen kommt, hat das absolut keine Chance. Noch nicht einmal eine Pistenverlängerung aus Sicherheitsgründen kann man heute der Bevölkerung genehm machen. Die Angst vor einer Kapazitätserweiterung und mehr Lärm ist riesig.

Verkehrsminister Moritz Leuenberger möchte die Flughäfen zu einem nationalen Anliegen machen. Ist ein Szenario denkbar, dass der Bund die Flughäfen an sich zieht und damit die Mitsprache der Bevölkerung im Kanton Zürich wegwischt?

Richtig ist, dass der Flughafen Zürich eine Infrastruktur ist, von der die ganze Schweiz abhängt. Ich könnte mir vorstellen, dass der Bund eingreifen müsste, wenn die Zürcher Bevölkerung die Infrastruktur des Flughafens stark gefährden würde. Eben weil es eine national wichtige Infrastruktur ist. Der Kanton kann auch nicht den Hauptbahnhof Zürich abbauen und sagen, es interessiert ihn nicht, ob die SBB fahren können oder nicht. Da hat der Bund eine Verantwortung.

Hat er auch die Instrumente dazu?

Im Moment kann er nur über das Luftfahrtgesetz eingreifen. Aber auch der Bund könnte sich nicht darüber hinwegsetzen, dass es die Zürcher Bevölkerung ist, welche die negativen Folgen des Flughafens zu einem wesentlichen Teil trägt. Der Lärm findet im Kanton Zürich statt.

Der Bund könnte eine Pistenverlängerung aus Sicherheitsgründen verfügen? Oder Parallelpisten aus wirtschaftspolitischen Gründen?

Mit dem heutigen Luftfahrtgesetz kann man das Flughafengesetz des Kantons nicht überfahren. Gemäss Flughafengesetz hängen Lage und Länge der Pisten von der Zustimmung der Zürcher Bevölkerung ab. Verkehrsminister Moritz Leuenberger müsste diese Kompetenz also ins Luftfahrtgesetz schreiben lassen. Der Bundesrat ist verantwortlich für die Einhaltung von Verträgen, die er mit anderen Ländern über die Landerechte an den Flughäfen getroffen hat. Wenn Zürich irgendwann so weit ginge, dass die Schweiz die vertraglich zugesicherten Rechte nicht mehr gewährleisten könnte, dann wäre so etwas denkbar.

Angesichts der politischen Blockade im Kanton: Hoffen Sie, dass Ihnen der Bund die Sorge um den Ausbau abnimmt?

Überhaupt nicht. Im Gegenteil. Wenn der Bund handeln muss, handelt er über das eidgenössische Parlament, und da hatte der Kanton Zürich noch nie eine sichere Position. Das Ergebnis hinge sehr stark von der momentanen Stimmung für oder gegen Zürich beziehungsweise für oder gegen die Mobilität ab. Das wollen wir sicher nicht.

350 000 ist wie ein Deckel. Als ob dann die Zukunft aufhören würde. Es ist ja eigentlich nicht die Aufgabe einer Regierung zu sagen, in 15 Jahren ist die Zukunft vorbei. Wenn Sie im Kanton keine politische Möglichkeit für einen Ausbau sehen und lieber keine Bundeslösung möchten, was dann?

Man kann einen Betrieb auch ohne Aus- und Neubau optimieren. 350 000 Bewegungen sind eine Grenze, die zum Teil auf das komplizierte Pistensystem zurückzuführen ist, zum Teil auf Sicherheitsgründe und zum Teil auf betriebliche Restriktionen wegen des Lärms. Wir haben heute beispielsweise Widerstand gegen koordinierte Landungen, weil sie die

Stundenkapazität erhöhen. Wir haben sie deshalb nur in den Zeiten der deutschen Restriktionen zugelassen und nur so weit, bis die Stundenkapazitäten erreicht sind, die vor den Restriktionen galten. Man könnte also schon hier etwas ändern. Dann gibt es praktisch keine Nachtflüge mehr. Andere Flughäfen kennen kaum solche Einschränkungen. Das ginge nicht in alle Ewigkeit so weiter, aber es wären Massnahmen für einen Übergang. Für mich ist wichtig: Die Bevölkerung leidet ja nicht an den vielen Passagieren des Flughafens, sondern daran, dass das Herführen und Wegbringen dieser Passagiere Lärm macht. Wenn wir mit weniger Lärm eine bessere Kapazität erreichen, dann bin ich überzeugt, dass die Bevölkerung das akzeptiert.