

Das Wunder von Kloten?

Autor: Werner Moser

Datum: 29. Jan 2004

Im Juni 1995 bewilligte das Zürcher Volk einen Kredit von 873 Millionen für die 5. Ausbautappe des Flughafens Kloten. Damit sollte gemäss Presse und Abstimmungsunterlagen die Infrastruktur des Flughafens auf 250 000 Flugbewegungen mit 23 Millionen Passagiere jährlich, erweitert werden.

Heute zeigt das Aufrechnen von Kapazitäten, dass dieser Flughafen in der Lage ist, rund 500'000 Flugbewegungen und 32 Millionen Passagiere pro Jahr abzufertigen. Das gleiche Bauvolumen, der gleiche Preis, aber nahezu doppelt so leistungsfähig wie bewilligt! Kloten ist einer der grössten Flughäfen Europas!

Wäre der Flughafen Zürich jemals in der Lage gewesen, die gebaute Kapazität ohne eine geöffnete Südschneise auszulasten?

Ohne Südschneise und ohne Duallanding (Zwei Flugzeuge landen gleichzeitig auf zwei Pisten) liegt die maximale Kapazität des Airports bei 350'000 Flugbewegungen pro Jahr.

Unglaublich! Das heisst, dass das Öffnen der Südschneise mit den Vorbereitungen der 5. Bauetappe um 1994 von den eingeweihten Kräften beschlossen wurde. Die Regierung des Kantons Zürich, hat zusammen mit der FIG/FIZ, der Vorgängerin von Unique, und der Flughafenlobby, uns durch vorsätzlich falsche Abstimmungsinformationen und Berichte über die wahren Dimensionen und Auswirkungen der 5. Flughafenbauetappe getäuscht und übertölpelt! Wir, die Bewohner der Südschneise haben massgeblich mitgeholfen, diese Abstimmung zu gewinnen!

Damit wurde ein Grossflughafen gebaut, dem die massgeblichen rechtlichen Grundlagen für einen legalen Betrieb in dieser Grösse, das sind ein Staatsvertrag mit Deutschland und eine ganztägig geöffnete Südschneise, schlicht fehlen.....!

10 Jahre Vorbereitung!

Regierungsrat Jeker

sollte die Basis schaffen, um diesen Grossflughafen einmal betreiben zu können. Viele in der Schweiz, sogar viele in der Südschneise fanden seine Idee der Lärmverteilung ohne grosses Nachdenken gerecht und sympathisch. Endlich sahen auch die Lärmgeplagten in den Flughafengemeinden eine Möglichkeit ihre Situation zu verbessern. Verstanden doch auch sie, weniger Lärm durch bessere Verteilung.

Der Regierungsratsbeschluss 1313

beinhaltet Herrn Jekers Vorstellungen über eine „ausgewogenere Verteilung des Fluglärms“. Studien, welche die Zusammenhänge zwischen Flughafenkapazität und Lärmverteilung aufzeigten, waren den Regierungsmitgliedern zu diesem Zeitpunkt bekannt. Es ist darum davon auszugehen, dass jedes Mitglied der Zürcher Regierung, das diesen Beschluss unterstützte, den wahren Hintergrund kannte. Die politische Vorbereitung zur Öffnung der Südschneise wurde von der Regierung des Kantons Zürich mit der Zustimmung zum RRB 1313 offiziell beschlossen und eingeleitet.

Lärmsolidarität

Um den Druck auf uns Bewohner in der Südschneise zu vergrössern, wurde um den Baubeginn von Midfield, aus der Lärmverteilung plötzlich Lärmsolidarität. Wir, die Bewohner der Südschneise sollten in der ganzen Schweiz dafür geächtet werden, dass wir uns für unsere Rechte anfangen zu wehren.

Der Staatsvertrag

Es ist anzunehmen, dass **jeder** von Moritz Leuenberger ausgehandelte Staatsvertrag in jedem Falle mit allen Kräften von der Regierung und der Flughafenlobby zu Fall gebracht worden wäre. Bot er doch durch die zu erwartende Reaktion aus Deutschland die lange gesuchte ideale Voraussetzung zur Öffnung der Südschneise mittels Notrecht.

Das Notrecht

Mit kleinen Verschiebungen im Flugplan wäre eine Anpassung an die von Deutschland verhängten Massnahmen möglich. Regierung und Unique nutzten die Gelegenheit, um für ihr Werk die Betriebsbasis zu schaffen. Der abgelehnte Staatsvertrag und das angeblich deswegen verfügte Notrecht bringt dem Flughafen eine Kapazitätserweiterung auf mindestens 420'000 Flugbewegungen pro Jahr. Die Vorgaben die Notrecht auslösten, wurden von Unique Mitarbeitern verfasst, von ex Unique Mitarbeitern geprüft, und von der Regierung des Kantons Zürich verfügt!

Die Folgen:

Der Mega-Hub Zürich-Kloten

Der letzte Versuch einen Umsteigebahnhof aufzubauen hat zum Bankrott der Swissair geführt. Die Passagierzahlen im Inlandverkehr sind seit 1995 im Bereich von wenigen Prozent stabil. Umsteigepassagiere bringen der Schweiz, ausser Unique, keinen wirtschaftlichen Nutzen. Kloten ist heute wegen diesem Ausbau einer der teuersten Flughäfen in Europa. Das Überleben von Unique hängt darum an einem seidenen Faden.

Entschädigungen?"

Man mache sich keine falschen Illusionen. Das Öffnen der Südschneise wird je nach Rechenmodell 8-12 Milliarden Wertverlust an Immobilien verursachen. Davon sind nach unseren heutigen Gesetzen weniger als eine Milliarde zu entschädigen. 480'000 Bürger wohnen in der Südschneise. Von massivem Wertverlust betroffen sind 210'000 Bewohner in 47'000 Wohneinheiten. Alle Immobilienbesitzer werden neben dem Verlust ihrer Wohnqualität einen wesentlichen Teil, wenn nicht ihr ganzes Eigenkapital verlieren.

Weniger Lärm durch bessere Verteilung?

Ohne Südschneise ist der Betrieb des Flughafens auf 350'000 Flugbewegungen pro Jahr limitiert. Die Öffnung ermöglicht eine Kapazitätserhöhung von heute 280'000 um mindestens 140'000 auf 420'000 Flugbewegungen. Dazu wird das gleiche Pistenetz benutzt. Jedes Flugzeug, das über die Südschneise fliegt, erhöht die Lärmbelastung aller Flughafenanwohner. Sollten die möglichen Kapazitäten in den nächsten Jahren tatsächlich erreicht werden, wird sich jeder Flughafenanwohner wünschen das Wort „Fluglärmsolidarität“ nie ausgesprochen zu haben.

Die Mediation

Unsere Regierung hat mit Notrecht und Rechtsverweigerung sämtliche Rechtsmittel blockiert. Damit sind die wohl denkbar schlechtesten Voraussetzungen für faire Verhandlungen geschaffen!

Mediation? Man spreche doch einmal mit Betroffenen in Wien Schwechart und bilde sich eine Meinung. Jede www Suchmaschine mit Fluglärm + Wien verhilft auch ohne Notrecht zu stundenlangem Grausen!

Es reicht!

Systematische Täuschung des Volkes im Kanton Zürich hat System. Die Unverfrorenheit, mit der Regierung, Unique und Flughafenlobby glauben, Interessen einer Minderheit gegenüber dem Rest der Bevölkerung durchdrücken zu können, ist die einem demokratischen Rechtsstaat wohl abträglichste Situation. Sie stellt ihn schlicht in Frage.

Ein Flughafen ist kein rechtsloser Raum. Er hat dem Volk zu dienen und nicht das Volk dem Flughafen!

Er kann auf Dauer nur mit der nötigen Rücksichtnahme auf seine Anwohner betrieben werden. Dies sollten die Zuständigen begreifen. Die meisten Probleme, mit denen Sie heute zu kämpfen haben, sind durch Arroganz und Machtmissbrauch in den letzten Jahren selbst verschuldet worden.

Ich empfehle der gesamten Regierung einmal über die von ihnen angerichtete Situation zu meditieren!

Ein Rechtsstaat verträgt keine Abstimmung wie die 5. Flughafenausbauetappe!