

SonntagsZeitung; 30. Mai 2004

## Neues Anflugregime: Ost statt Süd

*Baudirektorin Dorothee Fierz geht mit neuem Konzept in die Flughafen-Mediation*

Von Christian Maurer

**ZÜRICH - Unter höchster Geheimhaltung bereitet die Zürcher Baudirektorin Dorothee Fierz ein neues Anflugregime für den Zürcher Flughafen vor: Verzicht auf Südanflüge auf die Piste 34, dafür mehr Landungen von Osten auf die Piste 28, und der Hauptteil wie bisher von Norden her auf die Pisten 14 und 16, lautet der Vorschlag gemäss Informationen der SonntagsZeitung.**

Das Konzept ist logisch, denn im ländlichen Osten des Flughafens wohnen nicht einmal halb so viele Menschen wie im dicht besiedelten Süden. Das bedeutet, dass der Flughafen auch bei grosszügiger finanzieller Entschädigung der Lärmopfer im Osten günstiger wegkommt, als wenn er die Bevölkerung an den teuren Wohnlagen im Süden entschädigen müsste. Geplant ist ausserdem, dass die Ostanflugschneise möglichst schmal gehalten wird, was die Zahl der Betroffenen und der Entschädigungsforderungen klein halten soll.

Hinter dem Vorschlag steht politisches Kalkül. Seit der Einführung der Südanflüge hat der Flughafen gerade in jenen Bevölkerungsteilen, die ihn bis dahin fast vorbehaltlos unterstützten, jeglichen Rückhalt verloren. Die Sympathie für das wirtschaftliche Tor zur Welt hat in blanken Hass umgeschlagen. Ein Flughafenprojekt, befürchten Regierung und Flughafenverantwortliche, hätte bei einer Volksabstimmung nie mehr auch nur den Hauch einer Chance.

«Relief» geniesst Sympathie von Stadt Zürich und Flughafen

Die Vorschläge kommen aus dem Projekt «Relief» (Raumentwicklungskonzept für die Flughafenregion und langfristige Infrastrukturentwicklung des Flughafens), das im November 2002 von der FDP Regierungsrätin und Unique-Verwaltungsrätin Fierz angekündigt worden war. Beauftragt wurden in- und ausländische Aviatik- und Raumplanungsexperten.

Das Konzept entspricht der Haltung der Zürcher Regierung, welche die Südanflüge stets als Provisorium betrachtete. Ausserdem geniesst es die Sympathie der Zürcher Stadtregierung und der Flughafengesellschaft. Unique-Präsident Andreas Schmid betonte an der Unique-Generalversammlung vom 6. April, dass das jetzt aufliegende Flughafen-Betriebsreglement mit Südanflügen lediglich «eine Übergangslösung darstellt». Und er präsentierte die Philosophie, die nun hinter dem Projekt «Relief» steht: Man wolle bestehende Lärmperimeter ausnützen und möglichst wenig Fluglärm-betroffene, insbesondere keine neuen. Die Südanflüge seien «topografisch, meteorologisch, raumplanerisch, volks- und betriebswirtschaftlich nicht sinnvoll».

Ihren Plan, wie die Südgemeinden vom Arbeiterquartier Schwamendingen im Glatttal bis zu den reichen Goldküstendörfern am rechten Zürichseeufer vom Anfluglärm am frühen Morgen wieder entlastet werden könnten, will Fierz offenbar unter Verschluss halten - und steht damit in Opposition zu ihrer SVP-Regierungsratskollegin Rita Fuhrer, die als Flughafenverantwortliche volle Transparenz und Offenheit in der Flughafendiskussion versprochen hatte. Die Veröffentlichung sei noch nicht geplant, beschied Fierz Kantonspolitikern, die sich nach dem Inhalt des Projekts «Relief» erkundigten. Sie wolle das Mediationsverfahren nicht stören.

Doch nächste Woche will Fierz das Papier dem Unique-Verwaltungsrat unterbreiten. Danach wird es dem Gesamtregierungsrat vorgelegt - als Position des Regierungsrats in der

Mediation. Diese ist bisher nicht geklärt. Im Bericht des Vorbereitungsteams, der die Themen der Mediation auflistet, steht unter dem Stichwort «Relief» ein weisses Feld.

Der Ausbau der Piste 28 zur Hauptlandepiste beginnt diese Woche

Der erste Schritt zur Umsetzung der «Relief»-Pläne ist der am Freitag angekündigte Baubeginn für das Instrumentenlandesystem ILS auf der Piste 28. Damit wird ab nächsten Dienstag die ursprüngliche Startbahn bis Herbst 2005 zur nahezu allwettertauglichen Landebahn ausgebaut - einer Hauptlandepiste, wie das Verkehrsministerium Uvek und das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) bei der ILS-Bewilligung feststellten.

Obwohl die Piste 28 mit 2500 Metern kürzer ist als die Pisten 34/16 (3700 Meter) und 32/14 (3300 Meter), ist sie mit ILS nach Einschätzung von Kaderpiloten der Swiss für praktisch alle Flugzeugtypen und Wetterlagen lang genug. Eine Verlängerung um je 300 Meter an beiden Enden wäre technisch möglich. Und die dafür nötige Volksabstimmung ist zu gewinnen, wenn die Mehrheit der Bevölkerung dadurch weniger Fluglärm hat.

### **Bundesgericht: Stadt Zürich muss Loorenkopf beleuchten**

Die Stadt Zürich muss den Loorenkopfturm unter der Südanflugschneise ab Ende August beleuchten. Das Bundesgericht ist auf die Beschwerde der Stadt nicht eingetreten, da die Flughafenbetreiberin Unique die Markierungslichter bezahlt und der Stadt kein Schaden entsteht. Die Rekurskommission von Bundesrat Moritz Leuenbergers Departement (Reko Uvek) hatte am 8. April die Hindernisbeleuchtung bis spätestens 31. August angeordnet. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) hatte die Turmlichter schon auf den 15. April 2004 verlangt. Der 33 Meter hohe Aussichtsturm steht auf dem Adlisberg (701 m. ü. M.) ist das höchste Hindernis im Endanflug, rund sieben Kilometer vor der Piste 34.

Kommentar

## **Der Staat muss zahlen**

### ***Arthur Rutishauser über Chancen im Zürcher Flughafenstreit***

Endlich kommt Bewegung in die verfahrenere Situation rund um den Flughafen Kloten. Ringen sich die Behörden von Stadt und Kanton Zürich sowie der Flughafen zu einer mehrheitsfähigen Ost-Anflug-Lösung durch, dann könnten wenigstens die grössten Fehler der weltfremden Flughafenpolitik der letzten zehn Jahre korrigiert werden. Und die Zürcher Regierungsrätin Rita Fuhrer hätte es geschafft, das schwierigste politische Dossier mit Bravour zu erledigen.

Dabei wäre der Umweg über den verunglückten Staatsvertrag und die Südanflüge über dicht besiedeltes Gebiet gar nicht nötig gewesen. Bereits 1999 schlugen Moritz Suter und Philippe Bruggisser eine ähnliche Lösung zur Entlastung der süddeutschen Gemeinden vor. Laut dem damals in Grundzügen mit den Süddeutschen ausgehandelten Kompromiss hätte es den gescheiterten Staatsvertrag nicht gebraucht. Doch die Zürcher Regierung wollte nicht hören.

Dass die Nordanflüge trotzdem Praxis blieben, lag nur daran, dass die Zürcher Politiker einen Aufstand ihrer Wähler in den Ostgemeinden fürchteten. Diese Gemeinden werden

überwiegend von FDP- oder SVP-Gemeindepräsidenten regiert; nun mussten beide Parteien feststellen, dass im Süden noch viel mehr ihrer Mitglieder wohnen.

Damit es nun gut kommt, müssen einige Voraussetzungen erfüllt sein. Bei der Routenplanung muss strikte darauf geachtet werden, dass möglichst wenig Anwohner betroffen sind. Und die müssen anständig entschädigt werden. Der Staat muss zahlen, sonst geht der Flughafen bankrott. Bei einer Politik der Lärmverteilung, wie sie in den letzten Monaten durchgeführt wurde, ist dies nicht möglich, weil dann die Entschädigungszahlungen ins Unermessliche steigen. Zudem braucht es Transparenz über die weiteren Pläne des Flughafens: keine versteckten Anflugszenarien und Businesspläne mehr. Dafür eine Obergrenze für Starts und Landungen, zumindest für eine befristete Zeit.

Schafft man dies alles, und findet man vielleicht doch noch eine definitive Lösung, die das Überleben der Swiss in einer starken Allianz sichert, bestünde die Chance, dass in der Schweizer Luftfahrtspolitik wieder Ruhe einkehrt.