



Im Zweieinhalbminutentakt. Der erste Flieger aus dem Süden kommt kurz nach 6 Uhr. Foto: Keystone

Der einsame Aufstand der Südschneiser

Zürich stimmt morgen Sonntag über Einschränkungen für den Flughafen Kloten ab

TIHM EUGSTER, Gockhausen/Kloten

Mit Steuerboykott, Blockaden und Ballonen kämpften einst brave Bürger gegen Südanflüge über ihre Häuser. Der Volksinitiative für neun Stunden Nachtruhe geben sie kaum Chancen.

Es hat in der Schweiz wohl noch nie eine Widerstandsbewegung gegeben, deren Kämpfer es so genau genommen haben wie Adrian Schoop: 356 Leserbriefe hat er geschrieben, 336 Briefe an Politiker, 40 davon allein an Bundesrat Moritz Leuenberger, den obersten Luftfahrtschef. Auf 30 Prozent davon hat er eine Antwort erhalten – wobei diese Zahl gerundet ist wie die folgenden: An über 100 Demos hat er mehr als 800 Franken für Parkgebühren ausgegeben.

All das hat der pensionierte KMU-Unternehmer und Offizier der Schweizer Armee fein säuberlich in sein Notizheft notiert. «Wir hätten uns nie träumen lassen, dass wir mit über 70 Jahren regelmässig zwei Autos mit gelben Ballonen vollpacken und damit an Demonstrationen fahren», sinniert Ehefrau Regula Schoop beim Frühstück im Eigenheim in Gockhausen, einem wunderbar gelegenen Weiler auf dem Zürichberg.

WEGGEZOGEN. Frühstück ist wörtlich zu nehmen: Es ist kurz nach 6 Uhr, 250 Meter über den Gipfel und der Teekanne brausen im Zweieinhalbminutentakt Flugzeuge vorbei. Das ist so tief, dass Adrian Schoop mit einer Lampe aus dem Aldi für 39 Franken den Piloten auf sich aufmerksam machen kann. «Damit sie merken, dass wir wütend sind.» Wobei er das nicht mehr so häufig tut – aber nicht, weil die Einvernehmen durch die Polizei ihm gemässigt hätten. Sondern weil das Ehepaar Schoop heute in der Regel bis zehn Uhr schläft.

Möglich macht eine Lärmisolation für 76 000 Franken – alles selber bezahlt, ein Gesuch um Entschädigung wurde abgelehnt – und ein Trick: Die beiden gehen frühestens um zwei Uhr morgens ins Bett, damit sie bei Ankunft der Flieger im

Tiefschlaf sind. Nachbarn hätten den Schlafraum der Kinder in den Luftschuttkeller verlegt, erzählen die Schoops, andere sind weggezogen wie Sohn Christian.

Die Eltern kämpfen unverdrossen weiter – auch rund 1500 Tage nach dem 30. Oktober 2003, als sich Hunderte von Bewohnern der neuen Anflugroute auf dem Gockhausener Schulhausplatz versammelten und den ersten Flieger aus Süden mit grellen Pfiffen begrüßten. Der Staatsvertrag mit Deutschland war zuvor gescheitert, Deutschland hatte einseitig eine Verordnung erlassen: Diese befreite die Menschen im Norden Klotens dies- und jenseits der Landesgrenze während den morgendlichen und abendlichen Randstunden vom Anfluglärm. Dafür wurde erstmals über den bevölkerungsreichen Süden von Opfikon über das Zürcher Quartier Schwamendingen bis zu Teilen der noblen Gemeinden Zollikon, Zumikon oder Herrliberg angefragt.

«WIE IM MITTELALTER.» Illegal sei dies, ruft Thomas Morf am Frühstückstisch aus, der Wortführer und Präsident des «Vereins Flugschneise Süd Nein» (VFSN), und die Schoops nicken. Der kantonale Richtplan, das Umweltschutz- und das Flughafengesetz würden gebrochen. Rekurse blieben seit über vier Jahren unbehandelt. Das Volk werde von den «Flughafenturbos» und ihren Verbündeten in der Regierung «geknechtet und unterdrückt wie im Mittelalter», redet sich Morf ins Feuer. «Tausende haben hier das Vertrauen in den Rechtsstaat verloren», bestätigt Regula Schoop. Das schweisst zusammen: Seit den Südanflügen haben sich die Kontakte über die Hecken und Warnung-vor-dem-Hund-Schilder im Einfamilienhaus-Quartier stark intensiviert.

Vom Staat verraten, wie sich die 4700 organisierten Südschneiser fühlen, greifen sie zu radikalen Mitteln: Unter dem Motto «Wenn Deutschland keinen Luft-

verkehr will, wollen wir keinen Strassenverkehr aus Norden», machten sich Aktivisten am tausendsten Tag mit Südanflügen auf der Grenzbrücke zwischen Kaiserstuhl und Hohentengen breit. Vergangene Woche wurden sie zu Bussen und Geldstrafen verurteilt. Einige Südschneiser haben zudem aufgehört, Bundessteuern zu bezahlen.

Allzu hoch dürften die Forderungen gegenüber Morf indes nicht sein: Das ehemalige Direktoriumsmitglied einer Grossbank hat seinen Job aufgegeben, damit mehr Zeit bleibt für den Kampf gegen Südanflüge – mit entsprechenden finanziellen Folgen. Der 54-jährige Morf, der sich zuvor kaum für Politik interessiert hatte, hat sich mit seinem Kampf viele Feinde gemacht. Als ihn FDP-Nationalrat Filippo Leutenegger in ein Komitee für den «gekropften Nordenflug» aufnahm, der den Süden entlasten würde,

sagten andere Freisinnige ab: Sie wollten nicht mit einem «Aufwieglar, der dauernd mit dem Feuer spielt», zusammenarbeiten. Tatsächlich finden sich unter engagierten Schneisern Leute, die nicht einmal vor Morddrohungen zurückerschrecken – Morf allerdings distanziert sich regelmässig.

Isoliert agieren die Südschneiser unter den Fluglärmgegnern: Im linkslastigen Komitee der Plafonierungsinitiative (siehe Text rechts) sind sie nicht vertreten. Die lärmgeplagten Bewohner des Nordens und Ostens sind sauer, weil die Südschneiser ihnen alle Anflüge aufbürden wollen, ohne selbst einen Teil zu akzeptieren. Trotzdem unterstützt der VFSN die Initiative – würde doch der Süden von der Verlängerung der Nachtruhe von sechs auf neun Stunden besonders profitieren. Deren Chancen allerdings beurteilen Morf und seine Mitstreiter skeptisch: Wer nicht täglich mit dem Lärm und der Angst vor einem Absturz lebe, den interessiere das Problem nicht sonderlich. Mehr Chancen räumen sie dem Gegenvorschlag der Regierung ein, den Morf aber für ungenügend hält.

ANGST. Die Sache von oben betrachten kann Peter Schmid, Swiss-Pilot und Vizepräsident des Pilotenverbands Aeropers: Gockhausen kennt er vom Anflug, wobei ihm schon lange keine Lichter mehr aus Lampen wie jener von Adrian Schoop aufgefallen sind. Er selber wohnt im Norden, wie viele, die vom Flughafen leben. «Wir hatten schon immer Fluglärm – und wir haben am wenigsten Widerstand», bemerkt Schmid. Die Piloten lehnen Initiative wie Gegenvorschlag ab – aus Angst um ihre Arbeitsplätze. «Die meisten von uns haben das Grounding durchgemacht und die Startschwierigkeiten der Swiss miterlebt», erzählt Schmid. Jetzt, wo man mit der Lufthansa wieder auf Erfolgskurs sei, «wäre es sehr schmerzhaft, wenn wir wieder Flüge und damit Arbeitsplätze streichen müssten.»



Schneiserfamilie. Christian, Regula und Adrian Schoop mit Südschneiser-Präsident Thomas Morf (von links). Foto Moritz Hager

Zürich darf bloss Wünsche anbringen

BUND HAT LUFTHOHEIT. Die Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik» fordert eine Begrenzung der jährlichen Flugbewegungen auf 250 000. Dieser Plafond wird heute mit rund 270 000 Bewegungen bereits leicht überschritten. Ausserdem soll von 22 bis 7 Uhr morgens eine Nachtflugsperre gelten (heute: 0 bis 6 Uhr). Die Initiative wird von den links-grünen Parteien und der EVP unterstützt. Die Flughafenbetreiberin Unique, die Swiss und Wirtschaftsverbände waren in dramatischen Videoclips vor einem zweiten Grounding, sollte die Initiative angenommen werden: Kloten werde zu einem Regionallughafen degradiert – mit weitreichenden Folgen für die gesamte Schweizer Wirtschaft. Laut Berechnungen der Befürworter wäre der Betrieb als internationales Umsteige-Drehkreuz hingegen nicht gefährdet. Ein Ja zur Initiative hätte zudem bloss den Stellenwert einer Petition an den Bund – und dieser will den grossen Schweizer Flughafen «nachfrageorientiert» entwickeln.

CHANGEN FÜR «ZFI PLUS.» Die Zürcher Regierung und der Kantonsrat stellen der Initiative einen Gegenvorschlag gegenüber, den sogenannten «Zürcher Flughafen-Index (ZFI) plus». Dieser berechnet in einem höchst komplizierten Verfahren, wie viele Personen stark von Fluglärm betroffen sind. Bei über 47 000 Betroffenen oder mehr als 320 000 Flugbewegungen pro Jahr muss die Regierung Massnahmen prüfen und dem Kantonsrat vorlegen. Der Gegenvorschlag wird auch von SVP und FDP als kleineres Übel gegenüber einer starren Plafonierung unterstützt und hat deshalb gute Chancen. te