

## Den Glauben an die Politik verloren

**Pistenverlängerungen in Kloten würden keinesfalls zu einer Kapazitätssteigerung verwendet, beteuert die Zürcher Regierung. Das glaubt ihr kein Mensch.**

Von Erwin Haas

Ruhebedürftige Unique- und Regierungskritiker, die dem Wachstum des Flughafens Zürich seit Jahren einen Riegel vorschieben wollen, haben für die angebliche Bescheidenheit der Luftverkehrslobby nur noch ein müdes Lächeln. Die Geschichte des Flughafens hat sie gelehrt, dass Absichtserklärungen von Politikern keine lange Halbwertszeit haben. Sieben Beispiele der letzten 40 Jahre haben in der Bevölkerung das Gefühl verstärkt, sie werde von der bürgerlichen Regierung regelmässig übers Ohr gehauen.

Siebenmal das Wort gebrochen

Die Versprechen von Politikern und Flughafen und die Wirklichkeit klafften teils schon vor der Privatisierung 1999 und vor der Einführung der deutschen Anflugsperrern 2001 auseinander.

V-Piste nur zum Landen: 1970, mitten im lautesten Düsenzeitalter, stand die Abstimmung zur dritten Bauetappe mit der neuen V-Piste und zum Fluglärmgesetz bevor. Die Bevölkerung im Zürcher Unterland fürchtete, der Fluglärm werde, auch durch neue Starts Richtung Norden, massiv zunehmen. Die Regierung erweckte den Eindruck, die V-Piste werde nur für Landungen benützt, und brachte die Vorlage im ganzen Kanton problemlos durch. Ab 1984, acht Jahre nach der Eröffnung, diente die V-Piste dann vermehrt auch für Starts Richtung Höri. Sie stiegen im Lauf der Jahre auf Tausende an.

Nur 250 000 Bewegungen: Vor der Abstimmung zur fünften Ausbautetappe 1995 sagte die Regierung 240 000 Starts und Landungen von Linien- und Charterflugzeugen für 2002 voraus. Die Prognose wurde von der Wirklichkeit schon 1997 überholt.

Anflugvereinbarung gebrochen: 1984 kam die Schweiz mit Deutschland überein, die Anflüge von Norden her ausgewogen auf die Pisten 14 (V-Piste) und 16 (Blindlandepiste) zu verteilen, um weder Hohentengen noch Waldshut übermässig zu belasten. Der Flughafen hielt sich nicht daran und wickelte weiterhin fast alle Flugbewegungen auf Piste 14 ab. Vor drei Jahren setzte Deutschland wegen dieses Vertragsbruchs einseitige Anflugsperrern durch. Diese brachten weitere Zugeständnisse an die Fluglärmopfer zu Fall.

Caravelle-Regelung: Um die vom Startlärm ohnehin stark belastete Bevölkerung in Rümlang, Opfikon-Glattbrugg und Wallisellen zu schonen, wurde in den 60er-Jahren die Caravelle-Regelung geschaffen. Sie verbot zwischen 21 und 7 Uhr Düsenflugzeugstarts Richtung Westen und Süden. Die deutschen Anflugsperrern brachten von Oktober 2001 bis zur Einführung der Südanflüge Ausnahmen: bis zu vier Jetstarts auf der Westpiste von 6.30 bis 7 Uhr. Als Kompensation für sieben Stunden Nachtruhe beantragt Unique jetzt im vorläufigen Betriebsreglement die gänzlich freie Wahl der Pistenbenützung von 6 bis 22 Uhr, um die Kapazität zu sichern.

Ostanflüge nur bei Sturmwind: Der Bevölkerung im Osten des Flughafens war 1989 versprochen worden, die neuen Anflüge vom Tösstal her auf die Westpiste 28 würden nur bei starkem Westwind durchgeführt. 1994 wurden zur Entflechtung des zunehmenden Crossair-Regionalverkehrs zusätzliche Ostanflüge bewilligt, aber nur für maximal zwölf Turboprop-Maschinen pro Tag. Beide Regelungen wurden mit den deutschen Anflugsperrern Makulatur.

Kehrtwende: Den Raumplanern des Bundes teilte die Regierung im August 2002 mit, sie wolle den Fluglärm demokratisch verteilen - ein Anliegen, das der damalige Volkswirtschaftsdirektor Ruedi Jeker schon als Kantonsrat vertreten hatte. Drei Monate später war wieder alles anders: Den ganzen Verkehr im Norden kanalisieren, hiess die neue Devise.

Landverkauf für Pistenverlängerung: Mitte 2002 hat die Regierung dem Flughafen in aller Stille 100 000 Quadratmeter Land an der Glatt verkauft, das für eine Verlängerung der Westpiste Richtung Rümlang benötigt würde. Unique sagte, das Land werde für Abwasserfilterbecken und den Landekurssender für das Instrumentenlandesystem der Piste 28 gebraucht. Eine Pistenverlängerung sei nicht auf ewig tabu, aber zurzeit nicht aktuell. Seit einer Woche tönt es anders: Das kantonale Planungsprojekt Relief der Baudirektion empfiehlt jetzt eine Verlängerung der Westpiste schon bis 2010.

Die Liste von gebrochenen Gelöbnissen ist lang. Der Beweis, dass sich die Regierungsräte Abstimmungssiege gewissermassen erschwindelt haben, lässt sich allerdings nicht erbringen. Gut möglich, dass sie zur Zeit ihrer Versprechen davon überzeugt waren, sie auch einlösen zu können. Zur 1995 unterschätzten Entwicklung des Luftverkehrs etwa hielt das Bundesgericht 1999 unmissverständlich fest, die Zürcher Regierung habe das explosive Wachstum nicht voraussehen können.

Es besteht Grund zu Misstrauen

Das Vertrauen der Bevölkerung ist trotzdem dahin. Tatsache ist: Politiker schielen mit einem Auge immer auf die nächsten Wahlen. Ihre Versprechen haben kurze Beine. Wenn die Beteuerungen nicht niet- und nagelfest in Gesetzesvorlagen verankert sind, besteht Grund zu Misstrauen.

Wer sich vertrauensselig mit umweltfreundlichen Absichtserklärungen begnügt, muss damit rechnen, dass die gewählten Volksvertreter im bürgerlich dominierten Regierungsrat schliesslich doch im Sinn der Wirtschaft entscheiden.

Andererseits kann es immer sein, dass sich Bedingungen und Verhältnisse wandeln, dass der Zeitgeist Änderungen erzwingt, dass künftige Generationen eigene Schwerpunkte setzen. Gerade deshalb sollte es Politikern in Fleisch und Blut übergehen, dass sie nie «Nie» sagen und nicht mehr versprechen als das, was sie halten können.