

SIL Koordinationsprozess zum Entwicklungsspielraum des Flughafens abgeschlossen

Keine Konsenslösung in Sicht

Im Koordinationsprozess zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) wollte der Bund gestern einen Schritt vorwärts kommen. Doch die Uneinigkeit der Teilnehmer blockiert den Prozess.

Oliver Steimann

Im Kanton Zürich gibt es kaum jemanden, der offen für den Bau eines leistungsstarken Parallelpistensystems am Flughafen eintreten würde. Entsprechend hat sich der Regierungsrat in der Vergangenheit klar gegen eine raumplanerische Sicherung dieser Option ausgesprochen. Am dritten und letzten SIL-Koordinationsgespräch, das gestern in Bern stattfand, erteilte Regierungspräsidentin Rita Fuhrer diesem Projekt denn auch eine klare Absage. Damit stand sie allerdings allein auf weiter Flur.

Der neue Unique-CEO Thomas Kern machte an der anschliessenden Medienkonferenz von Beginn weg klar, wie er sich die Zukunftsplanung vorstellt: «Der Flughafen erwartet vor allem Weitsicht.» Angesichts der aktuellen Wachstumsraten werde man spätestens in zehn Jahren an die Kapazitätsgrenzen stossen, dann werde Mobilität zum knappen Gut.

Nachbarkantone für Parallelpiste

Kern erhielt gestern die einhellige Unterstützung sämtlicher Nachbarkantone. «Die Sicherung eines Parallelpistensystems wird von uns grundsätzlich gutgeheissen», erklärte der Aargauer Regierungsrat Peter Beyeler, der stellvertretend auch für den Thurgau, St. Gallen, Schaffhausen und Schwyz sprach. Wie zu erfahren war, hat der Kanton Zug eine gleichlautende Stellungnahme abgegeben. Dennoch stellte Raymond Cron, Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (Bazl), noch einmal klar, dass das Parallelpistenprojekt nicht ins SIL-Objektblatt des Bun-



Noch ist alles offen – oder doch nicht? Bazl-Direktor Raymond Cron liess sich gestern nicht in die Karten blicken. (key)

des aufgenommen werde. Derzeit stehe höchstens eine entsprechende Ausrichtung der Richtpläne zur Debatte.

Ein weniger klares Bild zeigen die Stellungnahmen zu den drei vom Bazl optimierten SIL-Varianten. «E DVO» basiert auf dem heutigen Flugregime, ergänzt durch den gekröpften Nordanflug. Damit könnten sich sämtliche Kantone mit Ausnahme des Aargaus abfinden. Die Variante «E optimiert» missachtet hingegen die Restriktionen im deutschen Luftraum und sieht eine Rückkehr zur Nordausrichtung vor, weshalb die Kantone Aargau und Schaffhausen nichts davon wissen wollen. Es bleibt die Variante «J optimiert» mit Verlängerungen der Ostpiste 28 und der Nordpiste 16 – diese allerdings fand gestern noch weniger Anklang. Aus Sicht von Beyeler «sind Auf-

wand und Ertrag hier nicht im Einklang». Nur Zürich, Schwyz und Zug können sich für dieses Projekt begeistern.

Bund entscheidet im Frühsommer

Für die Zustimmung des Kantons Zürich stellte Rita Fuhrer gestern allerdings zwei Bedingungen, die für alle Varianten gelten sollen: Einerseits lehnt der Regierungsrat die neu vorgesehenen geraden Südstarts ab und verlangt vom Bazl, dass deren Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung im Detail aufgezeigt werden. Dasselbe gilt für die Südanflüge, an welchen das Bazl «aus Sicherheitsgründen» festhalten will. Auch andere Kantone zeigten sich in ihren Stellungnahmen überzeugt, dass das Optimierungspotenzial bei der Flugroutengestaltung noch nicht ausgeschöpft sei.

Bazl-Chef Cron blieb am gestrigen Tag eine klare Stellungnahme schuldig. Der Bund werde bis zum Frühsommer einen Entscheid fällen, zuvor mit Unique und dem Kanton Zürich aber noch einmal Rücksprache halten. «Danach wird das Bazl bis Ende Jahr einen Schlussbericht zum Koordinationsprozess verfassen, auf dessen Basis dann das SIL-Objektblatt erstellt werden kann», so Cron. Zur Haltung des Bundes liess er lediglich durchblicken, dass sich der Bund bei der Variantenwahl an seinem luftfahrtpolitischen Bericht aus dem Jahr 2004 orientieren werde. In jenem Grundlagenpapier hatte sich die Landesregierung für ein zwar nachhaltiges, jedoch eindeutig an der Nachfrage orientiertes Wachstum des Flughafens ausgesprochen.

Hardbrücke

Stadt befürchtet Konsequenzen

Die vorgesehene Gesamterneuerung der Zürcher Hardbrücke verzögert sich, nun werden einzelne Sanierungsmassnahmen vorgezogen.

Bei rund 20 exponierten Stützen in der Hardstrasse wird die Anprallsanierung auf Anfang 2009 vorgezogen, wie das städtische Tiefbau- und Entsorgungsdepartement gestern mitteilte. Die Brückenfahrbahn zwischen Heinrichstrasse und Brückenende bei der Rosengartenstrasse soll provisorisch verstärkt werden. Die Bauzeit betrage etwa sechs bis acht Monate, heisst es in der Mitteilung. Der Stadtrat kann die dafür nötigen Mittel in eigener Konsequenz sprechen.

Ende März hat das Bundesgericht einen Stimmrechtsrekurs von fünf Gemeinderäten gegen den 90-Millionen-Franken-Kredit für den Um- und Ausbau der Hardbrücke ans Zürcher Verwaltungsgericht zurückgewiesen. Dadurch rechnet die Stadt damit, dass nicht wie geplant im Frühling 2009 mit der Gesamtsanierung begonnen werden kann. Durch diese neue Ausgangslage dürften Mehrkosten von mehreren Millionen Franken entstehen, heisst es in der Mitteilung weiter. Unabsehbar seien die operativen Konsequenzen wegen der Neukoordinierung mit den Projekten «Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung», «Polizei- und Justizzentrum» sowie «Tram Zürich-West». Bei Letzterem gebe es im schlimmsten Fall eine verspätete Inbetriebnahme oder einen mehrmonatigen Betriebsunterbruch.

Rekurrenten nicht zufrieden

Dass die Instandsetzung der Brücke nötig ist, wird nicht bestritten. Der Streit dreht sich darum, ob der entsprechende Objektkredit von rund 90 Millionen Franken dem Volk hätte unterbreitet werden müssen. Die Rekurrenten haben gemäss einem Communiqué vom Donnerstag nichts gegen Sofortmassnahmen für einen besseren Anprallschutz einzuwenden. Hier fielen auch keine Mehrkosten gegenüber dem Gesamtprojekt an. Fraglich sei jedoch die provisorische Verstärkung eines Teils der Brückenfahrbahn. Als Alternative wird ein temporäres Lastwagenverbot genannt. (sda)

Kaum Applaus für Regierungsrätin Rita Fuhrer

Die Reaktionen auf das Koordinationsgespräch in Bern fallen erwartungsgemäss sehr unterschiedlich aus. Diverse Organisationen fühlen sich von der Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer desavouiert, weil sie möglichen Pistenverlängerungen keine Absage erteilt habe, obwohl in den Konsultationsgesprächen im März genau dies immer wieder verlangt worden sei. «Wir fühlen uns einmal mehr übergangen», sagt IG-Nord-Präsident Hanspeter Lienhart. Das erneute Zürcher Nein zu einem Parallelpistenprojekt wertet er als einzigen kleinen Lichtblick für die Nordgemeinden.

Auf harte Kritik stösst die Haltung des Zürcher Regierungsrates im Osten des Flughafens. «Mit Befremden», so

tönt es vom Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO), nehme man zur Kenntnis, dass die Regierung trotz breiter Opposition immer noch einen Pistenausbau und die Ostausrichtung vertrete. «Damit macht sich der Regierungsrat einmal mehr zum Handlanger der Flughafenlobby.» Mit dem einzigen Änderungswunsch, der Vermeidung von geraden Südstarts, werde nur der Süden bei der Expansionspolitik des Flughafens geschont. «Andere haben einen halben Bundesrat, wir haben eine viertel Regierungsrätin», meint dazu BFO-Co-Präsident Ralph Weidenmann.

Ähnlich tönt es beim Dachverband Fluglärmschutz (DVFS), der die Bürgerbewegungen im Westen, Norden und Os-

ten vertritt. «Feudalherrschaft anstatt Demokratie wird zur Regel in der Zürcher Flughafenpolitik», prangert dessen Präsident Felix Jaccaz an. Zunächst würden alle angehört, dann aber würde doch nach dem Gusto der Lobbyisten der Flugbranche entschieden. Mit der Verlängerung der Ostpiste 28 werde zudem der aviatische Grundsatz von «safety first» endgültig über Bord geworfen.

Richard Hirt, Gemeindepräsident von Fällanden und Präsident des Fluglärmforums Süd, wertet die Zürcher Haltung hingegen positiv. «Unsere Forderungen sind eingeflossen – die Regierung ist gegen gerade Südstarts und für den gekröpften Nordanflug.» Für den weiteren Verlauf des SIL-Prozesses sei dieser

Standpunkt aus Sicht des Südens erfreulich, da Zürich als Standortkanton des Flughafens grosses Gewicht habe.

Ganz anders ist die Gemütslage bei Thomas Morf, Präsident des Vereins Flugschneise Süd – Nein (VFSN). «Verheerend», bewertet er die gestrigen Mitteilungen des Bundesamts für Zivilluftfahrt (Bazl) und der Zürcher Regierung. Seine Analyse: «Das Bazl will die Parallelpiste, um die durch die 5. Ausbaustufe passagierseitig ermöglichte Kapazität auszuschöpfen, und die Regierung wehrt sich nur halbherzig.» Der Süden, orakelt Morf, wird damit zur doppelstündigen Hauptstart-Richtung – «für das Oberland und die Zürichsee-Region ein Horrarszenario.» (ost/cb/asü)

Sechseläuten

Weitere Absagen

Der Oltner Schriftsteller Alex Capus hat nach den Drohungen gegen SVP-Bundesrätin Eveline Widmer-Schlumpf seine Teilnahme am Sechseläuten abgesagt. Wenn «gewaltbereiter Mob» die Gästeliste bestimme, könne er nicht ruhigen Gewissens am Festumzug der Zünfte teilnehmen, schreibt Capus. Ebenfalls seinen Verzicht aufs Sechseläuten bekanntgegeben hat SBB-Chef Andreas Meyer, allerdings aus ganz anderen Gründen als Schriftsteller Capus: Meyer will nicht ausgepiffen werden. Widmer-Schlumpf hatte ihre Absage am Dienstag mitgeteilt. (sda)

REKLAME

Perfekte Gestaltung?

Was ins Auge springen soll, muss gut aussehen. Daher garantieren unsere qualifizierten Desktop-Publishing-Mitarbeiter eine optimale grafische Umsetzung Ihres Inserates – vom perfekten Layout bis hin zur Wahl der richtigen Schrift.

www.publicitas.ch

PUBLICITAS

Publicitas AG, Bahnhofstrasse 44, 8180 Bülach
Tel. 044 872 7777, buelach@publicitas.ch

Publicitas AG, Untere Mühlestrasse 1, 8105 Regensdorf
Tel. 044 843 1250, regensdorf@publicitas.ch

Bundesgericht

Anfechtung möglich

Bei Sportveranstaltungen dürfen in Zürich sowohl die Kantonspolizei als auch die Stadtpolizeien Zürich und Winterthur Massnahmen gegen Hooligans anordnen. Vom «Referendum BWIS» war die entsprechende Zürcher Verordnung angefochten worden: Rayonverbote, Meldepflichten und Polizeigewahrsam sollten nur durch die Kantonspolizei ausgesprochen werden dürfen. Laut Bundesgericht hält die Hooligan-Verordnung indessen in diesem Punkt übergeordnetem Recht stand. Gutgeheissen haben die Richter die Beschwerde insofern, als die Kompetenz zur gerichtlichen Überprüfung der Massnahmen dem Einzelrichter am Bezirksgericht übertragen wurde. Damit können die Entscheide angefochten werden. (sda)

Hooliganismus Schlappe für Stadtpolizei Zürich

Kanton bezweifelt Tauglichkeit

Wirten beim Hardturmstadion wurde der Ausschank von Alkohol zu Unrecht verboten.

Der Rekurs zweier Restaurantbetreiber gegen das Verbot von Alkoholausschank beim Fussballerby FCZ - GC vom Mai 2007 ist von der Volkswirtschaftsdirektion (VD) des Kantons Zürich gutgeheissen worden. Die VD ist der Ansicht, dass die Matchbesuchenden ohnehin die Möglichkeit haben, ausserhalb einer festgelegten Sperrzone rund um Fussballstadion an alkoholische Getränke zu gelangen. Erlassen hatte das Verbot für Restaurants und

Bars rund um das Hardturmstadion das Kommissariat für Polizeibewilligungen der Stadtpolizei. Es stützte sich dabei auf das Gastgewerbegesetz (GGG).

Zwar diene das GGG grundsätzlich dazu, die negativen Auswirkungen übermässigen Alkoholkonsums zu bekämpfen, wie die VD in einer Mitteilung von gestern schreibt. Eine nachträgliche Patentauflage, die ein Ausschankverbot beinhaltet, sehe das GGG jedoch nicht vor. Es sei auch kein direkter Zusammenhang nachweisbar zwischen Ausschreitungen von Fussballmatchbesuchern und dem vorgängigen Alkoholkonsum in den vom Verbot betroffenen Wirtschaften. Die Stadt kündigte umgehend an, den VD-Entscheid weiterzuziehen. (sda)

REKLAME

Wirtshaus
zum
WYBERG
...so richtig herzlich!



Gitzi und seine Frühlingsboten!

Wir freuen uns auf Sie!
Durchgehend warme Küche

Reservationen:
Telefon 044 865 49 72
Infos: www.wyberg-teufen.ch

Fam. P.+ L. Aeschlimann-Mathiuet
8428 Teufen ZH

008-147059