

KANTON

SYSTEMWECHSEL: Die Lehrer sollen nicht mehr oder weniger arbeiten als alle anderen **SEITE 29**

REGION

URCHIG: Der Schwingclub Zürcher Unterland profitiert vom aktuellen Trend **SEITE 24**

REGIONALKULTUR

HOLZDRUCK: Verena Lenzlinger stellt ihre Bilder in Andelfingen aus **SEITE 27**



Nur noch drei Betriebsvarianten

Statt 19 noch 3 Szenarien: Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat gestern die Betriebsvarianten für den Flughafen Kloten vorgestellt, die noch denkbar sind. Sie lassen alle Optionen offen – selbst der Bau einer Parallelpiste ist nicht vom Tisch.

KLOTEN – Von den ursprünglich 19 denkbaren Betriebsvarianten für den Flughafen Zürich stellt das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) nun noch drei zur Diskussion. Vor dem letzten Koordinationsgespräch im SIL-Pro-

zess am 3. April sind die möglichen Varianten noch einmal überarbeitet und präzisiert worden.

■ **Variante E (optimiert)** basiert auf dem derzeit gültigen Betriebskonzept. Es klammert allerdings die von Deutschland einseitig verhängten Überflugverbote aus. Von 6 bis 21 Uhr gilt der Regelbetrieb (Starts nach Westen, Landungen von Norden). Danach wird der Flughafen von Osten angefliegen, um die weitaus lärmigeren Starts über den dünn besiedelten Norden abzuwickeln.

■ **Variante E (dvo)** geht von denselben Prinzipien aus, berücksichtigt aber die Restriktionen zur Benützung des süddeutschen Luftraums. Gegenüber dem heutigen Zustand ändert sich damit praktisch nichts. Die morgendlichen Südanflüge sollen jedoch langfristig durch den gekröpften Nordanflug ersetzt werden.

■ **Variante J optimiert** sieht Verlängerungen der Piste 10/28 und 14/32 vor. Dies ermöglicht eine konsequente Nord-/Ostausrichtung des Flughafens. Im Gegensatz zu heute sollen auch tagsüber Anflüge über den Osten abgewickelt werden.

Starts direkt über den Süden
In allen drei Varianten wird im Grundsatz auf die morgendlichen Südanflüge verzichtet. Doch die Region bleibt nicht verschont. Neu soll nämlich nach dem Start nicht mehr generell eine Linkskurve eingeleitet werden. Um

nicht zumindest raumplanerisch den Bau einer Parallelpiste sichern soll. Dieser dränge sich zwar derzeit nicht auf, aber die Option sollte man späteren Generationen nicht verbauen.

Unterschiedliche Reaktionen

Da auch nach der Reduktion von 19 auf 3 mögliche Betriebsvarianten alles offenbleibt, fallen die Reaktionen je nach Interpretation unterschiedlich aus. Im Osten des Flughafens werden die gestern präsentierten Vorschläge positiv aufgenommen. Der Bürgerprotest Fluglärm Ost

«Die Zeit für solche Planspiele ist vorbei.»

Die IG Nord, die 38 Gemeinden in den Kantonen Zürich, Schaffhausen und Aargau vertritt, ist hingegen entsetzt: «Es darf nicht sein, dass eine ganze Region der Luftfahrtpolitik geopfert wird», sagt der Bülacher Stadtrat und IG-Präsident Hanspeter Lienhart. Die überarbeiteten Varianten würden alle eine deutliche Mehrbelastung für den ohnehin schon gebeutelten Norden bedeuten. Die Schaffhauser Regierung stuft die optimierten E-Betriebsvarianten als «gangbaren Weg» ein. Eine Pistenverlängerung sei aber nicht akzeptabel, da sie zu einer grösseren Belastung führe, sagte Baudirektor Reto Dubach. Unschlüssig ist man sich im Süden. Das politische Fluglärmforum Süd fordert, dass zunächst die Verhandlungen mit Deutschland abgeschlossen werden. Ohne zu wissen, welche Einschränkungen gelten,

sei es müssig, über eine neue Betriebsvariante zu diskutieren. Für den Verein «Flugschneise Süd Nein» dienen die Optimierungen nicht der Bevölkerung, sondern einzig dem Flughafen. Dessen Betreiberin Unique zeigte sich gestern auch zufrieden: Es gehe Schritt für Schritt voran.

Abschluss im Jahr 2010

Mit dem gestern vorgestellten Bazl-Bericht liegen die fachlichen Grundlagen für die politische Diskussion über den künftigen Betrieb am Flughafen Kloten vor. Die letzten Differenzen der involvierten Kantone sollen am dritten Koordinationsgespräch ausgeräumt werden. Noch in diesem Jahr will der Bund entscheiden, welche Varianten in das Objektblatt des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) einfließen sollen. Dieses dient als Grundlage für das definitive Betriebsreglement. Das Objektblatt sowie die dadurch bedingten Revisionen der Richtpläne gelangen danach in die öffentliche Auflage. 2010 soll der aufwendige Prozess laut Raymond Cron abgeschlossen sein. OLIVER GRAF

(BFO) nimmt «mit Befriedigung zur Kenntnis, dass in erster Linie das aktuelle Betriebsregime ergänzt und verbessert werden soll». Lange habe eine Kanalisierung des Fluglärms im Osten



«Wir haben viel Spielraum, um auf alle Entwicklungen zu reagieren»

Bazl-Direktor Raymond Cron

gedroht, sagt Kopräsident Ralph Weidenmann. Dazu würde es jedoch kommen, wenn am Pistenystem gerüttelt und die J-Variante angewandt würde. «Eine Pistenverlängerung ist nicht mehrheitsfähig», sagt Weidenmann.

Eines ist dabei klar: Das Bazl hält sich mit seiner Auswahl alle Optionen offen. Das bestätigt auch Cron. «Die Varianten geben uns so viel Spielraum, um auf alle möglichen Entwicklungen reagieren zu können.» Der Bazl-Direktor setzt dabei insbesondere auf Verhandlungen mit Deutschland – die einseitig verhängten Einschränkungen sollen gelockert werden. Und er zeigte sich gestern zuversichtlich: «Im aviatischen Bereich gibt es Ansätze für Lösungen.» Diese seien aber komplex und benötigten noch Zeit. So bleibt vorderhand nur die Variante E (dvo) übrig. Denn Raymond Cron schliesst aus, dass Pistenverlängerungen realisiert werden oder der Bau einer Parallelpiste vorangetrieben wird, solange die deutschen Restriktionen gelten.

Wie Raymond Cron im Weiteren ausführte, stellt sich die Frage, ob man

Die Maschinen sollen den Flughafen Zürich in der Regel von Norden anfliegen. Bild: key



Rechts überholt: Gemeinnützige Arbeit statt Busse

Ein Automobilist hat in Bassersdorf rechts überholt. Nun wurde der Verkehrssünder zu 80 Stunden gemeinnütziger Arbeit verurteilt – bedingt.

ZÜRICH – War er es? Oder war er es nicht? Diese zentrale Frage hat seit dem 24. Mai 2005 schon diverse Vertreter der Zürcher Justiz beschäftigt. Sicher ist, dass sich an jenem Abend ein schwarzes Fahrzeug der Marke Lancia über die Neue Winterthurerstrasse durch Bassersdorf in Richtung Tagelswangen bewegte. Dabei begab sich der Fahrer mit rund 80 Stundenkilometern auf die Überholspur, wo er ein anderes Fahrzeug von hinten massiv bedrängte. In der Anklageschrift ist von einem Abstand von zwei Metern die Rede. Dann zog der Drängler rechts am anderen Automobil vorbei. Dies stuft die Staatsanwaltschaft Winterthur/Unterland später als mehrfache grobe Verletzung von Verkehrsregeln ein und verlangte eine Busse von 1200 Franken.

Zwei Augenzeugen

Zwei Augenzeugen beobachteten den Vorfall und notierten das Kennzeichen. Allerdings stritt der Lenker die Vorwürfe ab. Es handelte sich um einen italienischen Sanitär aus Effretikon. Er sprach von einer Verwechslung und beteuerte seine Unschuld.

Bereits das Bezirksgericht Bülach schenkte dem Angeschuldigten keinen Glauben und verurteilte ihn wegen grober Verkehrsdelikte zu einer Geldbusse von 1200 Franken. Die Verteidigung ging in die Berufung und stufte auch vor Obergericht die Beweise der Anklage als zu mangelhaft ein, erneut vergeblich. Allerdings profitierte der Angeklagte vom neuen, milderen Strafrecht. So wurde die Geldbusse durch 80 Stunden gemeinnützige Arbeit ersetzt, und zwar bedingt. Der Angeschuldigte muss allerdings sämtliche Gerichtskosten von weit über 3000 Franken tragen. Gegen den jüngsten Entscheid hat er bereits wieder Nichtigkeitsbeschwerde eingelegt. (ait)

Stocker aus dem Spital entlassen

ZÜRICH – Die Zürcher Sozialvorsteherin Monika Stocker ist aus dem Spital entlassen worden. Sie wird ihre Amtsgeschäfte voraussichtlich am 25. Februar wieder antreten. Ihre Herz- und Kreislaufbeschwerden hätten sich nicht als akute Infarktgefahr bestätigt, teilte das städtische Sozialdepartement gestern mit. Auf Anraten der Ärzte wird sie einen Erholungsurlaub antreten. In der Zwischenzeit wird sie von Stadtrat Gerold Lauber vertreten.

Ursprünglich wollte Stocker bereits am kommenden Montag wieder arbeiten. Sie hatte sich am vergangenen Wochenende wegen Kreislaufproblemen ins Spital begeben.

Stocker steht seit Monaten in der öffentlichen Kritik im Zusammenhang mit bekannt gewordenen Fällen von Missbräuchen von Sozialhilfegeldern in ihrem Amt. Die 59-jährige grüne Politikerin, die dem Zürcher Stadtrat seit bald 14 Jahren angehört, wurde vorletzten Woche zusätzlich von zwei Mitarbeiterinnen angegriffen, die die Missbrauchskontrolle im Sozialdepartement anzweifelten. (sda)

Parallelpiste präventiv sichern

Nicht vom Tisch ist das Thema einer Parallelpiste, welche eine Nord-/Ostausrichtung des Flughafens zementieren würde. Zwei Gutachten kommen zum Schluss, dass diese Option zumindest raumplanerisch offengehalten werden muss. Nur ein Betriebssystem, das auf einer Doppelpiste basiere, könnte die prognostizierte Nachfrage langfristig decken. «Der Bau einer zweiten Nord-Süd-Piste steht für den Bund nicht im Vordergrund», sagt Raymond Cron, der Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (Bazl). Zudem handle es sich dabei um eine Frage, die grundsätzlich auf der politischen Ebene beantwortet werden müsse.

Denn: «Die präventive raumplanerische Sicherung einer Parallelpiste ist mit einer grossen Signalwirkung auf die Flughafenregion und deren Entwicklung verbunden.»

Beide für den SIL-Prozess erstellten Gutachten bezeichnen die Auswirkungen einer raumplanerischen Sicherung als gering. Doch der Eintrag einer Parallelpiste im Richtplan hätte happige Folgen: In Kloten, Bülach, Winkel und Neerach wären unter anderem zahlreiche Gebiete zu stark belastet, die Bautätigkeit würde weiter eingeschränkt. Die A51 zwischen Kloten und Bachenbülach sowie zwei Kantonsstrassen müssten zudem verlegt werden. (og)

Der Gekröpfte bleibt eine Option

Am gekröpften Nordanflug wird nach wie vor als Option festgehalten. Es wird grundsätzlich versucht, bei der historisch gewachsenen, topografisch vorgegebenen Nordausrichtung des Flughafens zu bleiben. Dies sei lärmtechnisch das Beste, da so dünn besiedeltes Gebiet überflogen werde, erklärt Bazl-Direktor Raymond Cron. Deutschland hat aber 2001 einseitig Einschränkungen erlassen. Seither fliegen die Maschinen den Flughafen in den Tagesrandstunden von Osten an, zwei Jahre darauf wurden die morgendlichen Landungen in den Süden verlegt. Die neu von Fluglärm betroffenen Personen hoffen auf den

gekröpften Nordanflug: Die Maschinen sollen entlang der Schweizer Grenze fliegen und vor dem Flughafen auf die Pistenachse eindrehen.

Derzeit ist ein Gesuch der Flughafenbetreiberin Unique hängig, diese Variante im Sichtflugverfahren provisorisch anstelle der Südanflüge einzuführen. Laut Raymond Cron wird das Bazl in diesem Frühjahr darüber befinden. Die Kapazität ist aber zu gering, als dass der Gekröpfte so im definitiven Betriebsreglement Eingang finden könnte. Das Bazl setzt deshalb auf eine neue Technik; satellitengestützt liessen sich mehr Maschinen gekröpft nach Kloten lotsen. (og)