

Parallelpiste: Zürcher im Abseits

Der Flughafen Zürich will sich die Möglichkeit einer Parallelpiste offenlassen. Auch sämtliche Nachbarkantone sprechen sich für diese Option aus. Einzig die Zürcher Regierung ist offiziell dagegen. Sie hält aber an Pistenverlängerungen fest.

BERN – Es brauche jetzt mutige Entschiede, forderte Unique-Chef Thomas Kern. In zehn Jahren sei die Kapazitätsgrenze am Flughafen Zürich erreicht. «Ohne raumplanerische Sicherung einer Parallelpiste wird die Entwicklung des Airports für die nächsten Generationen aufs Spiel gesetzt.»

Ähnlich sehen es auch die aktiv im SIL-Prozess beteiligten Nachbarkantone Schaffhausen und Aargau sowie die konsultativ mitwirkenden Thurgau, St. Gallen, Schwyz und Zug (Tabelle). Für den Kanton Zürich kommt eine Parallelpiste indes nicht in Frage: «Eine Realisierung würde einen massiven Eingriff in einen bereits dicht benutzten Raum bedeuten – dies kann den Gemeinden nicht zugemutet werden», sagte Regierungspräsidentin Rita Fuhrer (Interview unten).

Parallelpiste: 2030 aktuell

Noch geht es aber nicht um den Bau einer Parallelpiste. Zwei Expertenberichte, die das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) in Auftrag gegeben hatte, empfehlen jedoch, dass diese Option zumindest raumplanerisch geschützt werden soll. Denn für den Bau der neuen Piste müsste unter anderem die A51 zwischen Kloten und Bachenbülach sowie der Waffenplatz verlegt werden. Laut Bazl-Direktor Raymond Cron dürfte die Frage einer Parallelpiste um das Jahr 2030 aktuell werden. Da sie vorerst nur raumplanerisch geschützt werden soll, müsste dann aber erneut ein jahrelanger SIL-Prozess eingeleitet werden.

Dies wäre im Fall einer Pistenverlängerung nicht mehr nötig: Spricht sich der Bund nach den abgeschlossenen Konsultationen für diese Variante aus, fliesst sie direkt in das neue SIL-Objektblatt ein und wäre demnach erlaubt. Der Flughafen Zürich könnte ein Betriebsreglement beantragen, welches auf längeren Start- und Landebahnen beruht. Im Kanton Zürich müsste allerdings auch das Volk noch Ja zum Ausbau sagen.

Die Zürcher Regierung spricht sich für eine solche Betriebsvariante

aus, wie Rita Fuhrer gestern erklärte. Dies zum Erstaunen der zahlreichen Fluglärmorganisationen: In drei Gesprächsrunden hatten sich eine Mehrheit der Bezirke, der Bürgerorganisationen sowie der Anrainergemeinden vehement gegen derartige Ausbauten zur Wehr gesetzt. «Mit Befremden nehmen wir deshalb zur Kenntnis, dass der Zürcher Regierungsrat den Pistenausbau noch immer vertritt», sagte etwa Franz Brunner, der Vizepräsident der Region Ost, verärgert.

«Die Konsultationen zeigten ein uneinheitliches Bild», begründete Fuhrer diesen Entscheid. Denn je nach Himmelsrichtung würden unterschiedliche Forderungen gestellt. Laut Fuhrer will die Regierung dem Süden und Osten

aber entgegenkommen. So will sie die neu bei allen Varianten vorgesehenen Südstarts geradeaus streichen. Und Ostanflüge sollen tagsüber nur während vier Stunden erlaubt werden, und nicht zwischen 10 und 16 Uhr.

Divergierende Positionen

Die Stellungnahmen der weiteren Kantone zeigen ein klares Bild – akzeptiert werden jene Varianten, die der eigenen Bevölkerung am wenigsten Lärm bringen. So lehnt der Aargau jene beiden ab, die auf dem heutigen Pisten-system beruhen. Sie sehen die Einführung des gekröpften Nordanflugs vor. «Eine solche Mehrbelastung kommt für uns nicht in Frage», sagte der Aargauer Landammann Peter Beyeler. So würde einzig der Süden von den morgendlichen Anflügen verschont, dem Flughafenbetrieb brächte diese Änderung aber keine Vorteile.

Angesichts dieser Sankt-Florians-Politik erstaunt es nicht, dass es beim

dritten und letzten Koordinationsgespräch zu keiner Einigung gekommen ist und die Positionen der drei raumplanerisch betroffenen Kantone Zürich, Schaffhausen und Aargau weiterhin divergieren. Das Bazl wird die Stellungnahmen nun analysieren. Bis im Frühsommer will der Bund entscheiden, welche Betriebsvarianten als Grundlage für die weiteren Arbeiten im SIL-Prozess dienen sollen und ob er die raumplanerische Sicherung einer Parallelpiste weiterverfolgen will. Dabei nimmt er Rücksprache mit dem Kanton Zürich und der Flughafen Zürich AG. Abgestützt auf die Variantenwahl erstellt das Bazl dann den Entwurf für das Objektblatt, das 2009 gemeinsam mit den angepassten Richtplänen der Kantone Zürich, Schaffhausen und Aargau in die öffentliche Mitwirkung gehen soll. Der Bundesrat wird voraussichtlich 2010 abschliessend darüber befinden.

OLIVER GRAF



Die Zürcher Regierungsrätin Rita Fuhrer und der Bazl-Direktor Raymond Cron (rechts): auch ohne Einigung gut gelaunt. Bild: key

KOMMENTAR

VON PASCAL UNTERNÄHRER

Politik gegen die Betroffenen

Noch ist die Katze nicht ganz aus dem Sack. Doch die Marschrichtung ist klar. Der Bund verfolgt eine sogenannte nachfrageorientierte Flughafenpolitik. Das heisst, es soll alles für den Fall vorgekehrt werden, dass einmal nahezu doppelt so viel geflogen wird wie heute. Kurzfristig soll aber nichts unternommen werden bezüglich Pistenausbauten. Kann auch gar nicht, da dafür Volksabstimmungen notwendig sind. Mittelfristig wird aber eine Nord-/Ost-Ausrichtung des Flughafenbetriebs mit einer verlängerten Ost- und einer verlängerten Nordpiste angepeilt. Langfristig wiederum – und darauf pocht der Bund offensichtlich – soll die erhöhte Nachfrage mit einem Parallelpisten-system befriedigt werden. Über die schwerwiegenden Folgen eines derartigen Unterfangens schweigen sich die Verantwortlichen des Bundes aber wohlweislich aus. Denn es müsste ein Moor zerstört, eine Autobahn verlegt werden und vieles mehr. Die über Jahrzehnte gewachsene Siedlungsstruktur und Raumplanung eines ganzen Kantonsteils würde über den Haufen geworfen.

Und die Zürcher Regierung? Sie zieht mit. Sie befürwortet Pistenverlängerungen und das Nord-/Ost-Konzept. Ihre Haltung begründet sie mit grundsätzlichen Überlegungen. Anders geht es auch nicht. Denn dieser Entscheid liegt im Kanton total schief in der Landschaft. Zehn von zwölf Zürcher Bezirken haben in der Vernehmlassung Pistenverlängerungen abgelehnt. Auch die Gemeinde- und Bürgerorganisationen sind sich in diesem Punkt einig, die Flughafenanrainer ohnehin. Damit handelt der Regierungsrat genau so, wie er stets beteuert hat, nicht handeln zu wollen: gegen die Bevölkerung rund um den Flughafen. Zudem missachtet die Regierung auch den klaren Willen des Kantonsparlaments. Dreimal schon hat es sich deutlich gegen Pistenausbauten ausgesprochen.

Die Regierung tut nicht viel, um das verloren gegangene Vertrauen zurückzugewinnen. Zwar will sie bei den Parallelpisten Obstruktion betreiben, indem sie den kantonalen Richtplan nicht entsprechend anpasst. Doch auch sie weiss, dass dort der Bund am längeren Hebel ist. Wenn es dem Regierungsrat ernst wäre mit der Ablehnung der Parallelpisten, hätte er nicht zugelassen, dass Unique dieses Pisten-system aktiv propagiert. Einmal mehr heisst das Fazit nach einem Regierungsbeschluss zum Flughafen: Die Bevölkerung in den Ostgemeinden wird übergangen und muss sich auf lärmige Zeiten einstellen. Mit einem Zwei-Stunden-Zückerchen wird sie nicht ruhigzustellen sein.

pascal.unternahrer@landbote.ch




































DIE OPTIMIERTEN VARIANTEN IM ÜBERBLICK

- **E optimiert:** Diese Variante basiert auf dem bestehenden Pisten-system und dem heutigen Betriebskonzept. Es hält die deutschen Sperrzeiten für den süddeutschen Luftraum nicht ein. Diese Variante setzt von 6 bis 21 in der Regel auf einen Nordbetrieb. Ab 21 Uhr sind Ostanflüge vorgesehen, damit die lärmintensiveren Starts über den dünnbesiedelten Süden abgewickelt werden können.
- **E DVO:** Die deutschen Sperrzeiten werden berücksichtigt. Am Morgen soll der gekröpte Nordanflug den

derzeit üblichen Südanflug ersetzen, sofern er die Verkehrsnachfrage ausreichend zu befriedigen vermag.

- **J optimiert:** Diese Variante beruht auf einem System mit Pistenverlängerungen und besteht aus einer Kombination von Nord- und Ostbetrieb.
- **Südstarts geradeaus:** Bei witterungsbedingten Verspätungen sollen die Maschinen nicht mehr die heute zwingende Linkskurve einleiten, sondern direkt über den Süden hinwegfliegen. Damit würde die Kapazität des Flughafens erhöht. (og)

DIE HALTUNG DER KANTONE ZU DEN VARIANTEN

							
Variante E optimiert							
Variante E DVO							
Variante J optimiert							
Raumplanerische Sicherung Variante mit Parallelpisten							

● Ja ● Nein ● Ja mit Vorbehalten ○ Keine Beurteilung

Quelle: BAZL

«Nicht verpflichtet, den Bezirken zu folgen»

Rita Fuhrer begründet, weshalb der Regierungsrat in der Frage der Pistenverlängerungen gegen die Mehrheit der Bezirke entschieden hat.

Der Kanton Zürich befürwortet alle drei noch zur Auswahl stehenden Betriebsvarianten. Schiebt er damit nicht einfach die Verantwortung für den Entscheid auf den Bund ab?

Rita Fuhrer: Nein. Der Bund, der Kanton Zürich und der Flughafen haben die Varianten miteinander bearbeitet und optimiert. Wir haben uns gleichwertig einbringen können und sind nicht ständig überstimmt worden. Politisch haben wir aber teils eine andere Haltung als die Experten des Bundes.

Wo gibt es Unterschiede?

Wir lehnen Südstarts geradeaus klar ab. Und in der Variante J (optimiert) wollen wir Ostanflüge am Tag nicht während sechs, sondern nur während vier Stunden. Das haben wir dem Osten versprochen: Es soll nicht so viele Ostanflüge geben wie möglich, sondern so viele wie nötig.

Hat der Regierungsrat für dieses 3. Koordinationsgespräch eigens einen separaten Beschluss bezüglich der Haltung des Kantons Zürich gefasst?

Ja, er hat für diese Runde nochmals einen formellen Beschluss gefasst.

10 von 12 Zürcher Bezirken sind gegen Pistenverlängerungen. Wie legitimieren Sie Ihre Haltung pro Pistenausbauten?

Ich hatte den Auftrag, die Gemeinden zu konsultieren, aber auch jenen, deren Haltungen politisch zu werten. Es war eine gewisse Angst gegenüber Neuem spürbar, weil die Auswirkungen noch nicht klar sind. Die Regierung wiederum hat den Auftrag, sich eine eigene Meinung zu bilden. Wir sind verpflichtet, die Meinung der Gemeinden zu berücksichtigen, nicht aber, sie zu übernehmen. Auch wenn es eine Mehrheitsmeinung ist. Mit dieser Realität muss unsere Demokratie leben. Es ist übrigens ähnlich wie beim Fluglärmindex. Viele Gemeinden und Bürgerorganisationen lehnten ihn ab. Doch das Volk ist der Regierung gefolgt.

Hat in Flughafenfragen die Haltung der Flughafenbezirke und Anrainergemein-

den nicht mehr Gewicht als etwa jene von Affoltern, das nicht betroffen ist?

Unser demokratisches System basiert darauf, dass jeder eine Stimme hat. Und deshalb haben Betroffene und Nichtbetroffene das gleiche Gewicht.

Gemäss Bundesvertretern soll es Richtung Parallelpisten gehen. Wie will sich der Kanton Zürich dagegen wehren?

Wir werden während des SIL-Prozesses weiter gegen Parallelpisten kämpfen. In der nächsten Phase werden wir dem Kantonsrat beantragen, die Parallelpisten nicht im kantonalen Richtplan einzutragen. Allerdings ergibt sich dann eine Differenz zum Bund, und wenn der Dissens nach einem Bereinigungsverfahren bleibt, entscheidet er.

INTERVIEW: PASCAL UNTERNÄHRER

SIL bildet Basis für Flugbetrieb

Mit dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) wird die grundsätzliche Ausrichtung des Flughafens Zürich definiert. Er legt klar, welche An- und Abflugrouten grundsätzlich möglich sind und welche Ausbauten auf dem Airport erlaubt sind. Auf dieser Basis wird in der Folge das Betriebsreglement erarbeitet, welches im Detail die geltenden Flugregimes festlegt. Der SIL-Prozess wurde 2004 gestartet, nachdem sowohl ein erster Anlauf als auch die darauf gestartete Mediation gescheitert waren. Die Arbeiten stehen unter der Federführung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt. (og)