

## Fluglärmdebatte - kein Platz für Emotionen

Gibt es noch Hoffnung für eine Lösung des Lärmkonflikts um den Flughafen Zürich? Im Sommer letzten Jahres war die grosszügig aufgegleiste Mediation dramatisch gescheitert, bevor sie überhaupt begonnen hatte. Die Interessenvertreter waren damals nicht einmal in der Lage, sich auf die Zusammensetzung der vorbereitenden Gruppe zu einigen. Der Weg zu einer Konsenslösung hat damit in eine Sackgasse geführt, zum zweiten Mal nach dem Stopp der Arbeiten für den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt vor drei Jahren. Ähnlich erfolglos agierte der Runde Tisch zur Fluglärmfrage. Jeder wollte mitreden, jeder sah sich im Recht, jeder fühlte sich als Opfer. Das Resultat ist bekannt. Man ist in all den Jahren nicht vom Fleck gekommen. Schlimmer noch: Die Gräben sind tiefer geworden, das Misstrauen unter den Beteiligten ist gewachsen.

Mit ein Grund dafür ist, dass die bisherigen Verfahren nicht geeignet waren, die emotionale Diskussion um den Fluglärm auf eine nüchterne und sachliche Ebene zu bringen. Ohne Zweifel kann der Lärm von landenden und vor allem startenden Flugzeugen in geringer Entfernung eine Qual sein. Die Lebensqualität sinkt, die nächtliche Störung beeinträchtigt die Erholung, und in Zusammenhang mit der Wertverminderung von Wohneigentum in einem beschallten Gebiet stellen sich für die Betroffenen auch finanzielle Fragen. Die heftigen Emotionen von Teilen der betroffenen Bevölkerung sind also erklärbar. In einem politischen Prozess sind sie allerdings fehl am Platz. Wo Zorn, Frustration und eisernes Beharren regieren, wo sich jene beschuldigen und misstrauen, die eigentlich zusammenarbeiten müssten, wo die verantwortlichen Regierungsvertreter ausgepiffen und gepiesackt werden, kann nichts Brauchbares entstehen. Die Fronten - das hat der Mediationsversuch gezeigt - sind derart verhärtet, dass auf dem Weg der Verständigung derzeit keine Lösung zu finden ist.

Fluglärm ist ein «Abfallprodukt», das niemand haben will. Dennoch fällt es an, solange dieser für die Zürcher und die Schweizer Volkswirtschaft so wichtige Flughafen betrieben wird; und solange viele von uns für Reisen in ein Flugzeug steigen. Irgendjemand wird diesen Lärm also ertragen müssen. Eine Lösung, die allen gefällt, nur schon eine Lösung, mit der alle einigermaßen leben können, ist daher kaum möglich. Unabhängig, wie der Entscheid über den künftigen Betrieb des Zürcher Flughafens aussieht: Es wird Verlierer geben. Die Frage ist nur, wie viele es sind. Aber solange jeder, der potenziell zu den Verlierern gehört, die Möglichkeit hat, eine Entscheidungsfindung zu blockieren, kann nicht geklärt werden, welche Gebiete sich mit wie viel Fluglärm zu arrangieren haben. Dabei dürfte die Zahl der Flugbewegungen nicht einmal entscheidend sein. Es ist angesichts der verhärteten Fronten zumindest zu bezweifeln, dass der Lärm von 250 000 Flugbewegungen - wie dies die sogenannte Plafonierungs-Initiative verlangt - mit erheblich weniger Problemen zuzuteilen wäre als der von 350 000 Bewegungen.

Wie geht es weiter? Am Dienstag haben die ersten Gespräche des sogenannten SIL-Koordinationsprozesses begonnen. Der SIL, der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, ist das Raumplanungsinstrument des Bundes. Er legt die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Zivilluftfahrt fest und stellt damit allenfalls die Weichen auch für einen Ausbau des Pistensystems und die damit zusammenhängende Kapazitätserweiterung. Der SIL - genauer gesagt das nun zu erarbeitende Objektblatt Zürich - ist die Voraussetzung für das Betriebsreglement des Flughafens und damit ein entscheidendes Dokument für die Schweizer und die Zürcher Luftfahrt. Entsprechend hoch sind die Erwartungen und gross das Bedürfnis mitzureden.

Im Unterschied zum ersten, vor drei Jahren abgebrochenen SIL-Prozess und zur Mediation scheint man sich nun von der Idee verabschiedet zu haben, in einem breit gefächerten

Mitwirkungsverfahren ein allseits akzeptiertes Betriebsreglement zu erarbeiten. Der neue Prozess der Entscheidungsfindung unter der Leitung von Raymond Cron, Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, ist ein technischer Ablauf, der auf sachlichen Grundlagen basiert. Die Eckwerte und Bewertungskriterien für mögliche Flugbetriebsvarianten sind klar festgelegt, unter anderem in Form einer Wachstumsprognose für den Flughafen. Jede Prozessphase ist definiert, die Art der Mitwirkung von Gemeinden und Organisationen ist von Anfang an geklärt, und die Zahl der involvierten Ämter und Kantone wurde gegenüber der ersten Runde verkleinert. Der SIL-Prozess ist als rationales Verfahren aufgegleist, das sich im Gegensatz zur emotionsgeladenen Mediation und zum bisherigen SIL-Verfahren eng an die Rechtsgrundlagen hält. Dieser straffe, vom Bund geführte Prozess mag bei vielen Bürgerorganisationen und lokalen Behörden ein Gefühl der Ohnmacht hervorrufen. Die Vergangenheit hat aber gezeigt, dass es nicht anders geht.

Zuletzt entscheidet ohnehin der Bundesrat über den SIL und die Zukunft des Flughafens Zürich. Und er dürfte nicht aus Sicht einzelner Gemeinden oder einer Region entscheiden, sondern aus gesamtschweizerischer Optik. In ihrem letztjährigen Bericht zur Luftfahrtpolitik hat die Landesregierung festgehalten, dass für sie der Zürcher Flughafen eine Verkehrsinfrastruktur von nationaler Bedeutung darstellt. Und sie hat auch angedeutet, dass sie gewillt ist, mehr Einfluss auf die Planung und den Betrieb des Flughafens Zürich zu nehmen; im Interesse des Ganzen kann dies zulasten einzelner Regionen oder sogar einzelner Kantone gehen. Der Kanton Zürich hat sich hinter diesen Prozess gestellt. Das ist ein Anfang.