

Zürcher Oberländer, 10.Nov 2004

Der Bundesrat will die Rechts- und Planungssicherheit rund um den Flughafen Zürich möglichst rasch herstellen.

Definitives Betriebskonzept bis Ende 07

Flughafen Zürich: viel Zuversicht und Harmonie beim Neustart des SIL Koordinationsprozesses

rmr. Bis Ende 2007 soll die Art des Betriebs auf dem Flughafen Zürich definiert und genehmigt sein. Auf diese Zielvorgabe haben sich gestern Bundesrat Moritz Leuenberger und die betroffenen Kantone geeinigt. Die Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer sieht in der Weiterführung des Prozesses zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) eine «neue Qualität der Zusammenarbeit mit dem Bund».

Heute herrsche auf dem Flughafen Zürich gewissermassen ein superprovisorisches Betriebsregime, fasste Luftfahrtminister *Moritz Leuenberger* den heutigen Zustand zusammen. Nach dem Scheitern des Mediationsverfahrens werde jetzt der im Gesetz vorgezeichnete Weg beschritten. Am Ende des wieder aufgenommenen SIL-Koordinationsprozesses müsse ein definitives Betriebsreglement stehen.

«Kommt es bei diesem Vorgehen zu keiner Harmonisierung, so wird letztlich der Bund entscheiden müssen», sprach Bundesrat Leuenberger gestern Klartext. Fürs Erste wird zumindest die Zeittabelle von allen Beteiligten als realistisch angesehen, brachte der Chef des Verkehrsdepartements (Uvek) das Ergebnis der Informationsveranstaltung auf einen Punkt.

Keine Phantomvarianten

Dass der Bund jetzt die Führerschaft übernimmt, wird von den Hauptbetroffenen ganz offensichtlich geschätzt. Regierungsrätin *Rita Fuhrer* jedenfalls begrüsst die stärkere Rolle von Bundesbern, helfe sie doch verhindern, «dass wir uns in einem ewigen Schwarz-Peter-Spiel verlieren». Wichtig sei, dasa machbare Vorschläge unterbreitet und geprüft werden und man sich nicht in Visionen verliere. Diese Einschätzung teilt auch Leuenberger: «Wir wollen keine Phantomvorschläge, alle Varianten müssen machbar und sicherheitstechnisch möglich sein.»

Uvek-Vorsteher Leuenberger stellte klar, dass er und das federführende Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) von keinem bevorzugten Konzept ausgehen. Am liebsten wäre ihm natürlich ein Betriebskonzept mit einer Kanalisierung der Flugbewegungen, die so wenig Leute wie möglich beschalle.

Das sei aber nicht realistisch, einerseits wegen der einseitigen Verordnung von Deutschland, andererseits wegen der dichten Besiedlung rund um den Zürcher Flugplatz.

Vorbehaltlos prüfen

An der gestrigen Informationsveranstaltung unterstrichen die Vertreter des Bunds, dass im Rahmen der Koordinationsgespräche alle technisch denkbaren Betriebsvarianten, darunter auch der gekröpfte Nordanflug und die sogenannte Variante Relief wie auch Rotationssysteme auf den Tisch kommen und vorbehaltlos geprüft werden sollen. Und wenn das Bazl schliesslich bis Februar 2005 über ein vorläufiges Betriebsreglement zu entscheiden hat, so werde das keinerlei präjudiziellen Charakter für die künftige Regelung

der An- und Abflüge auf dem Flughafen Zürich haben, versicherte Leuenberger.

Die Leitung des neu gestarteten SIL-Koordinationsprozesses liegt in den Händen von Bazl-Direktor *Raymond Cron*. Er wie Leuenberger betonten, dass die Konsolidierung der zürcherischen Haltung in der Zuständigkeit des Kantons Zürich liege. Ihnen schwebt schliesslich auch der Einbezug Deutschlands in den Prozess vor. Wie diese geschehen soll, steht derzeit noch offen. Am 1. Dezember wird das Bazl die deutsche Seite in Waldshut über den SIL-Prozess orientieren und entsprechend die Fühler ausstrecken.

Der runde Tisch tagt wieder

abr. Heute treten die Mitglieder des runden Tisches nach einer längeren Phase der Inaktivität wieder zusammen. Sie werden erfahren, welche Funktion ihnen unter der neuen Volkswirtschaftsdirektorin *Rita Fuhrer* zukommt - und wer das Gremium verlassen muss.

Unter Ruedi Jeker war die konsultative Konferenz, wie sie im Flughafengesetz genannt ist, nach und nach ausgebaut worden. Waren ursprünglich nur zehn Gemeinden - mit Ausnahme von Zürich und Winterthur alle Flughafenanrainer - sowie der Schutzverband sowie die Akteure auf Flughafenseite dabei, wurde die Teilnehmerschaft auf weitere Gemeinden, auf die umliegenden Kantone, Süddeutschland sowie auf Vertreter der andern Bezirke ausgeweitet.

Am Ende diskutierte über ein halbes Hundert Leute mit. Und statt die Vertreter der verschiedenen Interessengruppen bloss anzuhören, wurde der runde Tisch eingeladen, selber Vorschläge für ein Betriebsreglement auszuarbeiten. Daraus entstand die Variante BV2, die davon ausging, dass keine Himmelsrichtung von Fluglärm verschont wird.

Verkleinerung angesagt

Rita Fuhrer hatte, als sie das Amt Anfang 2004 von Ruedi Jeker übernahm, kein Hehl daraus gemacht, dass sie eine Verkleinerung des konsultativen Gremiums plane. 20 Personen müssten eigentlich genügen. Und eine ausführliche Schwachstellenanalyse zur Bedeutung des runden Tisches hat ergeben, dass dieser auf seine ursprüngliche Bedeutung als Organ, das zu Fragen der Flughafenpolitik angehört wird, reduziert wird; man soll ihm nicht noch Aufgaben aufhalsen, die betrieblicher und fachtechnischer Natur sind.

Die auf heute Abend in die kantonale Verwaltung aufgebotenen Mitglieder des runden Tisches wissen noch nicht, wer von ihnen auch künftig noch mit von der Partie sein wird und wer mit dem Dank für das bisherige Mitwirken endgültig verabschiedet wird. Im Süden des Flughafens erwartet man, dass die bisher sehr stark auf den Norden des Flughafens ausgerichtete Repräsentanz zugunsten des Südens korrigiert wird, wie *Robert Neukomm*, Stadtrat von Zürich, festhält. Denselben Wunsch hat auch Kantonsrat *Richard Hirt*, Gemeindepräsident von Fällanden und Präsident des Fluglärmforums Süd.

Gegen Kopfnickergremium

Peter Staub, Gemeindepräsident von Dällikon und Präsident des 73 Gemeinden umfassenden Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen, erwartet, dass der runde Tisch nicht zu einem Kopfnickergremium mutiert, das bloss absegnet, was Rita Fuhrer präsentiert. Wichtig ist ihm, dass alle Kantonsteile, auch der Süden, einen Teil am Fluglärm zu übernehmen hat. Damit aber alle Bevölkerungsteile auch einmal lärmfreie Zeiten haben, verlangt er die Einrichtung von Zeitfenstern, in denen weder An- noch Abflüge stattfinden.

Wenn es für einen stabilen Flugplan nötig ist, würde er dafür sogar über Pistenverlängerungen mit sich diskutieren lassen. Allerdings muss dann aber garantiert sein, dass keine Kapazitätsausweitung stattfindet. Daher hält er es für unumgänglich, dass sich die Regierung verbindlich auf eine Beschränkung der Anzahl Flugbewegungen auf 320 000 festlegt.