

Flughafenkonzept bis 2007

Drei Jahre lang ist der Bund atemlos deutschen Zwangsvorgaben gefolgt und hat in Zürich provisorische Flugwege festgelegt. Jetzt nimmt er das Heft selber in die Hand.

Von Erwin Haas

Bern. - Heute herrsche am Flughafen Zürich wegen der einseitigen deutschen Verordnung «quasi ein superprovisorisches Betriebsregime», sagte Verkehrsminister Moritz Leuenberger am Dienstag vor den Medien. Bis im Februar werde das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) ein vorläufiges Betriebsreglement verabschiedet. Dieses fasst die Änderungen zusammen, die wegen der deutschen Nordanflugsperrungen seit 2001 eingeführt worden sind. Mit dem Beginn der Koordinationsgespräche zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), einem Raumplanungsinstrument des Bundes, beginne jetzt «strikt nach dem Gesetz» der Weg zu einem definitiven Betriebsreglement. Ziel ist das SIL-Objektblatt zum Flughafen Zürich (siehe Kasten). Es wird vom Bundesrat bis Ende 2007 verabschiedet.

Unter der Führung von Bazl-Direktor Raymond Cron nehmen am neuen SIL Prozess weniger Betroffene teil als beim ersten Versuch, der 2002 sistiert worden war. Damals waren 14 Kantone eingebunden, diesmal nur Zürich, Aargau und Schaffhausen - die drei Kantone, die nach Gesetz direkt betroffen sind. Sie sind in raumplanerischen Fragen nicht mehr frei, weil der Fluglärm die Grenzwerte in einzelnen Gebieten übersteigt und die Siedlungsentwicklung beeinträchtigt. Der SIL Prozess soll direkt auf deren Richtplänen abgestimmt werden. Gemäss Cron sind der SIL und die kantonalen Richtpläne hierarchisch gleichgestellt und müssen harmonisiert werden. Kommt keine Einigung zu Stande, entscheidet der Bund.

Überschaubarer Teilnehmerkreis

Die weiteren SIL-Teilnehmer sind die Flughafenbetreiberin Unique, die Flugsicherung Skyguide, Swiss und die zuständigen Bundesstellen (Bazl, Amt für Raumplanung und Entwicklung, das Umweltamt Buwal und die Luftwaffe). Die nicht mehr direkt vertretenen Nachbarkantone Thurgau, St. Gallen, Schwyz und Zug hält der Bund auf dem Laufenden und sorgt dafür, dass sie ihre Haltung einbringen können.

Bundesrat Leuenberger hält es für geboten, auch Deutschland am SIL-Prozess zu beteiligen, zur Hauptsache aus einem wichtigen politischen Grund: Nur durch den Einbezug Deutschlands lasse sich eine Lösung finden, die betrieblich sinnvoll und vielleicht wieder etwas weniger restriktiv sei als die heutige. Wer von deutscher Seite wie eingebunden werden könnte, ist offen. Das Bazl informiert Deutschland am 1. Dezember in Waldshut.

Der Aargauer Regierungsrat Beyeler sagte, man sei «zurück auf Feld eins». Auf den Tisch kommen alle denkbaren Varianten: die heutige Ordnung, der gekröpte Nordanflug, das Zürcher Raumplanungsprojekt «Relief», die Fluglärmverteilung nach Rotationsprinzip. Am meisten Zeit, bis Mitte 2006, erfordert die Sicherheits- und Betriebsprüfung der Varianten. In die Endausmarchung kommt nur das Machbare, das der Flugsicherheit und der Luftfahrtfunktion des Flughafens genügen und möglichst bevölkerungsschonend sein muss.

Die härteste Nuss hat Rita Fuhrer zu knacken, die heute Zürcher Gemeindebehörden zum ersten runden Tisch einlädt: Die innerkantonalen Meinungsverschiedenheiten muss Zürich selber glätten. Diesmal geht es aber nicht um eine Mediation und Konsenssuche, sondern um die Position der Beteiligten im Hinblick auf den Entscheid des Bundesrates.

Vier Jahre ergebnisloses Ringen

SIL heisst das Zauberwort: Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt. Im SIL plant und koordiniert der Bund die behördenverbindlichen Rahmenbedingungen für die Schweizer Luftfahrt und bestimmt Zweck, Areal und Nutzung der Flughäfen. Konzeptionell hat der Bundesrat die Weichen schon vor vier Jahren «auf Nachhaltigkeit gestellt»: Er will die drei Landesflughäfen Basel, Genf und Zürich in das Gesamtverkehrssystem einordnen und raumplanerisch abstimmen. Sie sollen sich zwar der Nachfrage folgend entwickeln können, ihre Anlagen aber effizient nutzen und sich den Verkehr nach marktwirtschaftlichen Möglichkeiten sinnvoll teilen. Langfristig will der Bundesrat den Kurzstrecken-Luftverkehr auf das europäische Hochgeschwindigkeits-Schiennetz verlagern, um die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs zu verringern. Mittelfristig nimmt er im Interesse der Verkehrsanbindung in Kauf, dass die Luftbelastung rund um die Flughäfen die erlaubten Grenzwerte übersteigt. Grundsätzlich lässt der Bundesrat Unique die Möglichkeit offen, «eine der grossen europäischen Drehscheiben des Weltluftverkehrs zu sein».

Für das konkrete «Objektblatt Flughafen Zürich» ist das Ringen um eine einvernehmliche und umweltverträgliche Ordnung der Flugwege seit bald vier Jahren im Gang. Im August 2002 schien eine Lösung in Griffweite zu sein: eine ausgewogene Verteilvariante, die von allen Beteiligten akzeptiert worden war, auch wenn sie zum Teil murrten. Doch drei Monate später kam die Kehrtwende der Zürcher Regierung, die nun doch wieder allen Verkehr im Norden kanalisieren wollte. Im Frühling 2003 lehnte der Ständerat den Staatsvertrag mit Deutschland ab, wie es schon der Nationalrat getan hatte. Im September 2003 beschlossen die Teilnehmer auf Anregung von Bundesrat Moritz Leuenberger und der Zürcher Regierung, den SIL-Prozess in ein Mediationsverfahren zu überführen. Die Mediation scheiterte im Juli, bevor sie begonnen hatte.

Jetzt wird der SIL-Prozess wieder aufgenommen. Das raumplanerisch entscheidende Objektblatt Flughafen Zürich muss vom Bundesrat abgesegnet werden und ist dann für die Behörden der Kantone und Gemeinden verbindlich. (has)