

Am 27. November stimmt das Zürcher Stimmvolk über zwei Vorlagen zum Flughafen Zürich ab. Eine Behördeninitiative möchte den Kanton verpflichten, sich gegen den Neu- und Ausbau von Pisten einzusetzen. Der Gegenvorschlag geht weiter: Er will die Flugrouten über dicht besiedeltem Gebiet aufheben und fordert den Verzicht auf Schnellabrollwege.

Kontroverse um den Flughafen Zürich



Wie soll sich der Flughafen Zürich entwickeln? Pistenverlängerungen als eine Option spalten Gegner und Befürworter.

Bild Key

VON RAPHAELA BIRNER

Die Zürcher Stimmberechtigten müssen Ende November erneut zum Flughafen Stellung beziehen. Ihr Verdikt wird über die Kantonsgrenzen hinaus Beachtung finden, handelt es sich beim Flughafen doch um eine Infrastruktur nationalen Interesses. Einerseits entscheiden sie über eine von 42 Gemeinden im Osten, Norden und Westen des Flughafens eingereichte Behördeninitiative. Diese verlangt, dass Neu- oder Ausbauten von Pisten am Flughafen Zürich unterbleiben. Für dieses Anliegen soll sich der Kanton Zürich im Rahmen seiner Kompetenzen nach dem Raumplanungsrecht, aber auch als Flughafenaktionär und über seine Vertreter im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG einsetzen. Das bisher geltende Flughafengesetz verpflichtet den Kanton bereits dazu, sich für eine Nachtflugsperrung von sieben Stunden und für die Lärmbegrenzung einzusetzen; nun soll er zusätzlich den Aus- und Neubau von Pisten bekämpfen.

Die Initiative steht vor dem Hintergrund von Vorschlägen des Bundes für Betriebsvarianten auf dem Flughafen. Eine von vier Varianten – die Betriebsvariante J opt – sieht eine Verlängerung der Piste 28 (Richtung West–Rümlang/Oberglatt) und der Piste 32 (Richtung Nordwest–Höri) vor. Das würde es dem Flughafen ermöglichen, flexibler zwischen Betriebskonzepten mit Nord- und Ostanflügen sowie West-, Süd- und Nordstarts zu wechseln. Zudem könnte ein Teil der Südanflüge ebenfalls von Osten her stattfinden. Die Initiative möchte diese Option verhindern.

Gegen Südanflüge

Andererseits wird über einen Gegenvorschlag zu dieser Behördeninitiative abgestimmt. Er wurde vom «Verein

Flugschneise Süd – Nein» eingereicht und führt einen Schritt weiter. Er will, dass der Kanton sich nicht nur gegen Pistenausbauten wehrt, sondern auch gegen die im Jahr 2000 neu eingeführten Flugrouten, die über dicht besiedeltes Gebiet führen. Denn ein Verbot von Pistenausbauten könnte zu einer Verlagerung des Flugverkehrs führen. Damit zielt der Gegenvorschlag in erster Linie auf die Südanflüge ab. Diese – wie auch die zusätzlichen Ostanflüge – wurden nötig, nachdem Deutschland seinen Luftraum am frühen Morgen sowie am Abend und in der Nacht für Anflüge aus Norden gesperrt hatte.

Der Gegenvorschlag fordert zudem den Verzicht auf den Bau von Schnellabrollwegen, auf denen Flugzeuge nach der Landung so schnell wie möglich die Piste verlassen können, damit der Verkehrsfluss nicht aufgehalten wird. Sie ermöglichen dem Flughafen eine leichte Kapazitätserhöhung.

Als dritten Punkt will der Gegenvorschlag das Vetorecht der Kantonsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG ausbauen. Dieses soll nicht nur bei Pistenausbauten gelten, sondern auch bei weiteren Entscheidungen mit Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung, insbesondere bei Änderungen der Nachtflugsperrung.

Regierungs- und Kantonsrat uneins

Über die beiden Vorlagen wird kontrovers diskutiert (siehe auch Kasten zu den Parteien). So sind sich etwa die Zürcher Regierung und der Kantonsrat uneinig: Der Kantonsrat stimmte der Behördeninitiative zu, der Regierungsrat lehnte sie dagegen ab. Der Kantonsrat begründet seine Zustimmung für die erste Vorlage unter anderem mit der Rechtssicherheit der Gemeinden bei ihrer Raumplanung: Nur mit einem gesetzlich verankerten Ausbaustopp könnten sie sich baulich weiterentwi-

ckeln. Zudem genüge die heutige, vom Pistensystem vorgegebene jährliche Kapazität von 350 000 Flugbewegungen für den Wirtschaftsraum Zürich.

Der Regierungsrat und eine Minderheit des Kantonsrats fürchten die wirtschaftlichen Folgen, wenn der Flughafen nicht mehr nach Bedarf wachsen kann. Die Initiative sei ausserdem unnötig, weil Pistenausbauten gemäss geltendem Recht ohnehin vom Volk genehmigt werden müssten. Und gewisse vom Bund vorgeschlagene Betriebsvarianten mit Pistenverlängerungen seien bezüglich der Lärmemissionen sogar besser als andere, die auf dem heutigen Pistensystem beruhen. Daher gelte es, eine solche Option offenzuhalten. Beide Räte lehnen dagegen die Forderungen des Gegenvorschlags ab, und zwar aus denselben Gründen, welche die Gegner auch gegen die Behördeninitiative ins Feld führen. Für den Bau neuer Abrollwege sprechen sie sich aus, um Überlastungen in Form von Staus zu vermeiden und die Umwelt nicht unnötig zu belasten.

Folgen für den Fluglärmstreit

Auch im süddeutschen Raum wird die Abstimmung mit Spannung erwartet, denn deren Ausgang hat eine Signalwirkung für den jüngst verschärften Fluglärmstreit – und könnte die Verhandlungsposition der Schweiz schwächen. Befürworten die Zürcher nämlich den Ausbaustopp, setzen sie damit ein Zeichen, dass sie selbst keinen Fluglärm in ihrem Gebiet wollen. Und wenn sie dem Flughafen Ausbaumöglichkeiten belassen, könnte das auf die Akzeptanz eines verstärkten Flugverkehrs hindeuten. Die deutsche Seite könnte bei beiden Szenarien argumentieren, dass das eine Einschränkung der Flüge über deutschem Gebiet – von aktuell 100 000 auf 80 000 jährlich – rechtfertige.

Contra Christian Bretscher, Verein Pro Flughafen

«Unnötige Vorlagen»



Christian Bretscher

Christian Bretscher (48) ist ehemaliger Kantons- und Verfassungsrat (FDP) und Geschäftsführer des Vereins Pro Flughafen.

Welche Gründe sprechen für Sie gegen die beiden Vorlagen?

Christian Bretscher: Sie sind unnötig, weil das Volk schon heute über jede Veränderung des Pistensystems abstimmen kann. Und sie sind schädlich, weil sie jede Entwicklung blockieren – selbst für Verbesserungen von Sicherheit und Lärmbelastung.

Welche Folgen hätte ein Ja an der Urne?

Bretscher: Unser Flughafen könnte nicht mehr mit neuen Bedürfnissen Schritt halten, weil jede Verbesserung des Pistensystems verunmöglicht würde. Zudem würde sich der Kanton Zürich aus der Luftverkehrspolitik

des Bundes verabschieden, und die Schweiz würde den Spielraum für Verhandlungen mit Deutschland verlieren.

Die Befürworter argumentieren, die heutige Kapazität des Flughafens reiche aus. Muss er Ihrer Meinung nach weiter ausgebaut werden?

Bretscher: Die 350 000 Bewegungen pro Jahr sind nicht das Problem. Während der vier täglichen Spitzenzeiten ist aber die Kapazität ausgeschöpft. Eine Pistenverlängerung und neue Schnellabrollwege würden in dieser Hinsicht helfen.

Was entgegnen Sie dem Argument, dass mit einer Annahme die Planungssicherheit für die umliegenden Gemeinden erhöht werde?

Bretscher: Die beiden Vorlagen leisten dazu keinen Beitrag. Planungssicherheit muss über die Raumplanung von Bund und Kanton erreicht werden.

Von welchen politischen Lagern spüren Sie am meisten Unterstützung?

Bretscher: BDP, CVP, FDP und SVP sagen klar Ja zum Flughafen – und mit ihnen eine grosse Zahl von engagierten Bürgerinnen und Bürgern aus allen politischen Lagern und Himmelsrichtungen.

Interview Raphaela Birrer

Flughafenvorlagen

Die Positionen der Parteien

ZÜRICH Für die Behördeninitiative sind SP, EVP, GLP und Grüne; auch die Behörden und Bürgerorganisationen im Norden, Osten und Westen des Flughafens unterstützen das Anliegen. Ausser der EVP sprechen sich alle auch für den radikaleren Gegenvorschlag aus. Die SP und die GLP geben ihm in der Stichfrage den Vorrang; die anderen Befürworter bevorzugen hingegen die Behördeninitiative. Die Südschneiser sind der Ansicht, nur der Gegenvorschlag könne sie vor Lärm schützen und Südstarts verhindern; sie bekämpfen daher die Behördeninitiative.

SVP, FDP, CVP, BDP und EDU lehnen beide Vorlagen ab. Auch Wirtschafts- und Tourismusverbände sprechen sich dagegen aus. Die EVP ist gegen diese Vorlage, weil sie der Meinung ist, das versprochene Mitspracherecht liege gar nicht in der Kompetenz von Kantonsrat und Volk. Die Gegner beider Vorlagen befürworten in der Stichfrage die Behördeninitiative und nicht den Gegenvorschlag.

Innerhalb der Parteien wird die Haltung der Exponenten jedoch oft stärker vom Wohnort als von der Gesinnung geprägt, sodass es viele Abweichler gibt. Der Wahlkampf wird im Übrigen stark von Interessengruppen geführt, die seit Jahren in die Flughafendiskussion involviert sind. (rbi)