

Dass der ZFI ausgerechnet zwischen 2005 und 2006 so stark angestiegen ist, überrascht. Zwar stieg die Bevölkerungszahl im ZFI-Gebiet (siehe Grafik) um zwei bis drei Prozent, andererseits aber sank die Zahl der Flugbewegungen im gleichen Zeitraum um 2,9 Prozent. Hauptgrund für den massiven Anstieg sind die Änderungen im Flugbetrieb tagsüber. Der Abflugweg ab Piste 28 in Richtung Westen musste beispielsweise ein wenig nach Süden verlegt werden. «Das tangiert zwischen Schwamendingen und Schlieren einen schmalen, aber dicht besiedelten Streifen», erklärte Mark Dennler von der Fachstelle Flughafen und Luftverkehr den Medien, «deshalb mussten wir Tausende Anwohner mehr in den ZFI aufnehmen.» Auch das Gebiet, das von nächtlichem Lärm betroffen ist, hat sich verändert. Hauptgründe sind das Instrumentenlandesystem für die Piste 28 und die Tatsache, dass Nordstarts vermehrt über die Piste 34 erfolgen. Diese Maschinen drehen dann zwischen Glattfelden und Bülach nach Osten ab.

Rita Fuhrer zeigte sich gestern von den Resultaten dieses ersten ZFI-Berichts befriedigt: «Der Bericht zeigt, dass der ZFI funktioniert und auf Veränderungen reagiert.» Kritiker hätten ja befürchtet, der Index sei zu schwerfällig. Auch habe sich gezeigt, dass es sich mit diesem Instrument sehr genau eruieren lasse, welches die Gründe für einen Anstieg seien: «Der ZFI ist also sehr wohl eine taugliche Alternative zu einer Begrenzung der Flugbewegungen. Er zeigt genau, wo Massnahmen ergriffen werden müssen.»

Erst im Herbst gilt es Ernst

Von Massnahmen war gestern noch nicht die Rede. Zwar enthält der Index einen Grenzwert. Maximal dürfen 47 000 Anwohner stark von störendem Fluglärm betroffen sein; droht der Wert überschritten zu werden, muss die Regierung handeln. Der gestern vorgestellte Bericht ist aber erst ein «Übungsbericht». Ernst gilt es im kommenden Herbst, wenn die Zahlen für 2007 vorliegen. Dann erst muss der Regierungsrat darlegen, was er allenfalls unternehmen will.

Absehbar ist bereits jetzt: Der Index steigt weiter. Die Zahl der Flugbewegungen nahm 2007 um 2,9, in den ersten vier Monaten des laufenden Jahres sogar um 5,7 Prozent zu. Und auch die Bevölkerung wächst: Jedes Jahr um etwa 11 000 Personen, schätzt das kantonale statistische Amt. Im Glattal und im Unterland ist das Wachstum überdurchschnittlich. Fuhrer musste gestern einräumen: «Wenn die Bevölkerung so weiterwächst, haben wir ein Problem.»

Der Regierung sind bis zu einem gewissen Grad die Hände gebunden: In eigener Kompetenz kann der Kanton nur die Raumplanung beeinflussen. Der Flugbetrieb ist Bundessache.

Regierung will keine Bewegungsbeschränkung

Der Regierungsrat will die Zahl der Flugbewegungen nicht bei 320 000 begrenzen. Er lehnt eine entsprechende Initiative von 69 Gemeinden ab.

Eindringlich hat Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer gestern vor den Medien gegen die Behördeninitiative Stellung bezogen, die 69 Zürcher Gemeinden im Juli 2006 eingereicht hatten. Die Initiative fordert vom Regierungsrat, sich für maximal 320 000 Flugbewegungen und acht Stunden Nachtruhe einzusetzen. Fuhrers Hauptargument war die im letzten November von den Stimmbürgern gutgeheissene Vorlage der Regierung, die unter anderem den Zürcher Fluglärmindex (ZFI, siehe Haupttext) enthält: «Die Behördeninitiative macht das zunichte.» Das Begehren widerspreche in allen Punkten der Vorlage vom November. Die seither gültigen Eckwerte der Zürcher Flughafenpolitik lauten: Überwachung und Steuerung der Lärmentwicklung mittels des jährlichen ZFI-Berichts, sieben Stunden Nachtruhe sowie eine neue Lagebeurteilung, wenn 320 000 Flugbewegungen überschritten werden.

«Würde die Behördeninitiative umgesetzt, müssten wir den ZFI ganz neu konzipieren oder sogar fallen lassen», sagte Fuhrer. Es mache keinen Sinn, die Lärmentwicklung für teures Geld zu überwachen, wenn die Bewegungszahl ohnehin beschränkt werde. Überdies habe das Volk eine Plafonierung der Flugbewegungen im November deutlich abgelehnt. Der Regierungsrat sei auch überzeugt, dass die Initiative Arbeitsplätze koste, der Swiss schade und gegen EU-Recht verstosse. Und sie degradiere die Regierung zur Bittstellerin; wenn überhaupt, könne höchstens der Bund eine Bewegungsbeschränkung erlassen.

Die in der IG Nord zusammengeschlossenen Gemeinden, welche die Behördeninitiative lancierten, wollen trotz dem Nein an ihrer Forderung festhalten. In einer Medienmitteilung bezeichneten sie den ZFI als «unzulänglich», er lasse dem Flughafen zu viele Optionen offen. Wenig Verständnis für die Haltung der Regierung zeigten auch die Südgemeinden und die Bürgerorganisationen. Grüne, Grünliberale und SP sind ebenfalls enttäuscht: Der Grenzwert von 47 000 stark belasteten Personen werde schon bald erreicht; die Behördeninitiative sei eine vernünftige Lösung, um Gegensteuer zu geben. Lob gabs hingegen von FDP, Pro Flughafen und dem Gewerbeverband. Das Nein der Regierung zur Behördeninitiative sei nach dem Nein des Volkes zur letzten Plafonierungsinitiative folgerichtig.

Das vorerst letzte Wort zur Initiative hat - wahrscheinlich noch dieses Jahr - der Kantonsrat. Sagt er Nein, ist der Vorstoss endgültig vom Tisch, sagt er Ja, wird es eine Volksabstimmung geben. Die Chancen stehen 50 zu 50: Im November 2006 hat der Kantonsrat die Behördeninitiative mit 90 Stimmen äusserst knapp vorläufig unterstützt.