

Der Flughafen Kloten braucht eine Rückkehr zur Vernunft

Die Lage am Zürcher Flughafen ist verkorkst. Bautätigkeit und Kommerzinteressen haben das Kerngeschäft, nämlich sinnvoll zu fliegen, in den Hintergrund gedrängt, *meint Sepp Moser*

Ds gab eine Zeit, da war der Flughafen Zürich das Objekt rationalen Handelns: die Zeit seiner Entstehung ab etwa 1943. Die US-Langstreckenbomber hatten im Krieg bewiesen, dass der zuverlässige Transport schwerer Lasten über grosse Distanzen möglich ist. Daraus schlossen weitsichtige Politiker auf ein starkes Wachstum des zivilen Luftverkehrs nach Kriegsende und stellten rechtzeitig die Weichen. So entstand der Flughafen Zürich-Kloten: Weitab von besiedeltem Gebiet in einem bisher als Artillerieschiessplatz genutzten Sumpf. Die Bevölkerung stand nahezu einmütig dahinter; vom Lärm am neuen Standort sprach niemand, allenfalls vom verlorenen Kulturland. Und von der Gefahr eines Flugzeugabsturzes.

Der Flughafen ging 1948 in Betrieb, und im Gleichschritt mit dem raschen Anstieg der Passagierzahlen schossen rund um das Fluggelände neue Siedlungen in die Höhe. Bald drängten sich auch Flughafenerweiterungen auf, was die Zahl der Arbeitsplätze ebenso förderte wie die Wohnbautätigkeit. Als um 1960 die ersten Düsenflugzeuge landeten – Lärmmonster, wie man sie längst nicht mehr kennt –, wurden erste Klagen laut. Doch nichts geschah. 1969 forderte der Rümplinger Gemeindepräsident verzweifelt: «Es sollten jetzt mindestens einmal die Zonen festgelegt werden, in denen man tatsächlich nicht mehr wohnen kann.» Allein, sein Ruf verhallte ungehört. Im Gegenteil: Die Bautätigkeit nahm weiter zu, und im lärmgeplagten Hori war der Gemeindepräsident einer der grössten Landverkäufer.

So verdrängte eine unheilvolle Verquickung von gegensätzlichen Sonderinteressen langsam die Vernunft. Ab etwa 1975 verfielen Politik, Banken und die Swissair als deren Instrument einer hemmungslosen Expansionsstrategie, die schliesslich zum Untergang der Swissair und zum heutigen Schlamassel mit Deutschland führte. Die neue Piste 14/32 (1976 eröffnet) wurde wider alle Vernunft nicht parallel, sondern in einem Winkel zur bestehenden Piste 16/34 gebaut, um

die Siedlungsentwicklung von Bülach nicht zu stören. Gleichzeitig versprachen die Politiker dem Stimmvolk, dass das Bauwerk auf Dauer ausschliesslich für Landungen verwendet werde. Es war eine Lüge.

Inzwischen hat der Murks ein irreparables Ausmass angenommen. Der neue Terminal E steht als Hindernis mitten im Pistensystem, weil der eigentlich dafür vorgesehene Platz durch Bauten der Ex-Swissair besetzt ist. Die Abflugrouten sind entgegen der Logik so gewählt, dass ein nach Süden startender Jet mit Flugziel im Westen zuerst nach Osten abdreht, um ja nicht die Stadt Zürich zu überfliegen. Flugpassagiere blicken bei Start und Landung auf schicke Wohnquartiere statt wie anderswo auf Brachland oder Lastwagenterminals. Die Hauptstartpiste 28 ist an ihrem westlichen Ende eine Todesfalle, was seit 1979 bekannt ist, aber von der Flughafendirektion bis heute und inzwischen auch unter klarer Missachtung von Behördenauflagen ignoriert wird; ein von der Aufsichtsbehörde «bis Ende Oktober 2012» angemahnter Sanierungsvorschlag soll erst 2013 eingereicht werden. Und so weiter.

Die Irrationalität hat System, denn in der fünfköpfigen Direktion sitzt derzeit als einziger Luftfahrt-Fach-

mann ein ehemaliger Pilot; sein Chef war früher CEO einer Warenhauskette. Folgerichtig pflegt das Unternehmen vornehmlich die Bereiche Immobilien, Detailhandel und Hotellerie. Der Flugbetrieb ist insofern interessant, als er dank dem – für sich allein ebenfalls unsinnigen – Langstrecken-Drehkreuz der Swiss in extrem hohem Masse Umsteigepassagiere produziert, die während ihres Zwischenhaltes zwar nie die Schweiz betreten, dafür aber die Luxusboutiquen im gepflegten Passagierterminal frequentieren. So sind alle glücklich, nicht zuletzt der Kanton Zürich als grösster Aktionär und Dividendenbezüger.

Die Lage ist verkorkst, aber Stilllegen ist keine Option. Wer mutig ist, träumt von einem Flughafen, der seine Funktion erfüllt, nämlich die deutsche Schweiz an das internationale Luftverkehrssystem anzubinden – ohne Langstrecken-Megahub-Ambitionen, ohne politische Maximalforderungen und ohne noch mehr Brand Stores oder Business Centers. Von einem Flughafen, der umweltfreundlich betrieben wird, das heisst mit möglichst direkten An- und Abflugrouten, ohne unnötigen Lärm und überflüssigen Treibstoffverbrauch, und mit einer Direktion, welche die Aufsichtsbehörde respektiert. Von einem Flughafen auch, der von der Bevölkerung, die von ihm profitiert (dies- und jenseits der Grenze) akzeptiert wird wie eine Strasse oder eine Eisenbahnlinie, Lärm inklusive.

Sachlich wären die Voraussetzungen dafür gegeben. Die Flugzeuge werden aus ökonomischen Gründen automatisch immer leiser, denn die Erzeugung von Lärm kostet Energie und ist somit reine Geldverschwendung. Leisere Anflugverfahren sind im Begriff, sich durchzusetzen, denn auch mit ihnen lässt sich Geld sparen. Ein vernünftiger Umgang mit Nachbarn wäre möglich, würde aber die Abkehr von Extrempositionen voraussetzen. Kurzum: Es bräuchten den allseitigen Willen zu rationalem Argumentieren. So, wie er anno 1943 vorhanden war.

Sepp Moser



Sepp Moser, * 1946, ist Buchautor und freier Journalist. Seine Schwerpunkte liegen im Bereich Technologie und Verkehr. Er ist Verfasser zahlreicher Bücher über Themen der Luftfahrt. Moser nimmt oft und gern selber den Steuerknüppel eines Sportflugzeuges in die Hand.