

AZ-Sonntag 10. Februar 2008

"Es geht nicht nur ums Surbtal"

Interview der AZ Sonntag mit Kurt Schmid, Präsident Verein Gekröpfter Nordanflug NEIN

"Unsere Regierung tut gut daran, eine Lösung zugunsten des Aargaus und nicht für den Kanton Zürich zu finden", sagt Kurt Schmid, Präsident des Vereins "Gekröpfter Nordanflug Nein" und Gemeindeammann von Lengnau, mit Blick auf die drohende Fluglärm-Belastung des Surbtals.

VON FRANK REISER

Was ist Ihnen durch den Kopf gegangen, als Sie letzte Woche die neuesten Infos über die drei optimierten Betriebsvarianten für den Flughafen Zürich vernahmen?

Zwei Sachen: Der Flughafen Zürich und das BAZL halten unverändert an einer neuen Surbtal-Bözberg-Route fest und der Gekröpfte Nordanflug ist offenbar noch nicht vom Tisch. Die Nordausrichtung des Flughafens bleibt oberste Maxime. Das Zurzibiet trägt den Hauptharst der Flugbewegungen. Keine andere Region so viel Flugbewegungen tragen.

Was bedeuten diese Betriebsvarianten für die Gemeinde Lengnau und das Surbtal konkret?

Unsere Region bekäme eine Doppelbelastung. Einen auf ewig zementierten neuen Abflug und einen neuen unabschätzbaren gekröpften Anflug. Der Abflug würde die Tages- wie die Nachtzeiten belasten. Insbesondere die Frequenzen in den Abendstunden mit rund 2000 Abflügen pro Jahr betreffen unsere Region. Mit Nachtbetrieb ist nach bisheriger Definition die Zeit von 22.00 bis 23.00 Uhr gemeint. Nun spricht das vorgelegte Konzept beim Nachbetrieb plötzlich von einem Zeitraum von 22.00 bis 23.30 Uhr. Schon heute wir nach unseren Feststellungen das Nachtflugverbot verletzt. Die Befürchtungen sind hoch, dass das Nachtflugverbot weiter aufgeweicht wird und die Nacht zum Tag verkommt.

Das Surbtal droht zum Aargauer Bauernopfer zu werden, ist zu hören. Was hat es damit auf sich?

Die Aargauer Regierung will den Mutschellen entlasten. Dafür habe ich Verständnis. Sie setzt sich aber nicht dafür ein, dass alle Himmelsrichtungen eine Mehrbelastung tragen. Sie hat sich nie gegen die neue Route Surbtal-Bözberg gewehrt und bekanntlich sogar einen Schwenker für den Gekröpften Nordanflug gemacht. Unsere Regierung akzeptiert offenbar die geplante Nordausrichtung und sucht nur eine Optimierung innerhalb des Kantons. Dies hat die Aarg. Flughafenkonferenz von Beginn weg gerügt. Worin die Gründe für den Kniefall vor der Zürchern liegt, kann ich mir immer noch nicht ausmalen.

Die Aargauer Regierung würde den "Gekröpften" akzeptieren, wenn die Abflugroute übers Surbtal fallen gelassen wird.

Diese Haltung zeigt vorweg die hohe Kompromissbereitschaft unserer Regierung. Indirekt bestätigt sie damit, dass sie mit der Nordausrichtung leben kann. Vermutlich sieht sie aber auch ein, dass eine Doppelbelastung zu viel des Guten ist. Sie setzt auf die neue Surbtal-Bözberg-Route.

Im Zuge der Optimierung wurde die Flugroute bei Lengnau um zwei Kilometer nach Norden verschoben und damit ein Wunsch des Aargaus aufgenommen. Damit ist doch ein Problem vom Tisch?

Wenn eine Flugroute festgesetzt ist, kann man davon ausgehen, dass sie für immer bestehen bleibt. In der Vergangenheit wurde meines Wissens nie eine Route aufgehoben. Keiner von uns kann die langfristige Entwicklung abschätzen. Doch bei einem Kapazitätsausbau werden die Einschränkungen ausgeweitet. Ich danke der Regierung, dass sie die Betriebsvarianten im Sinne der Bevölkerung optimiert. Konkret bleiben aber in Schneisingen die Grenzwerte immer noch überschritten. Die raumplanerische Einschränkung fällt nicht weg. Dabei ist es eine Grundforderung der Aargauer Flughafenkonferenz, dass keine aargauische Gemeinde eine raumplanerische Einschränkung haben darf. Die Verschiebung der Flugroute um zwei Kilometer nach Norden reicht dazu nicht aus. Nur eine weitere Einschränkung der Flugbewegungen in der Nacht brächte die Befreiung.

In letzter Zeit mehren sich die Signale, dass der "Gekröpfte" dank neuer Navigationstechnologie dauerhaft zur Entlastung der Südgemeinden eingeführt werden soll. Beunruhigt Sie das?

Realistischerweise ist der Gekröpfte eine Todegeburt. Er dient niemandem. Für das ganze Betriebssystem ist er ein Hindernis. Der Berufsverband der Fluglotsen kritisiert diesen Anflug aus Sicherheitsgründen scharf. Ich glaube, dass die Zürcher Südgemeinden den Südanflug im heutigen Ausmasse akzeptieren können. Aber selbstverständlich wehren sie sich bis zuletzt. Wenn sich die Aargauer Regierung entschieden gegen den Gekröpften wehrt, so bin ich überzeugt, ist der Gekröpfte gestorben.

Was wird der Verein "Gekröpfter Nordanflug Nein" jetzt unternehmen?

Unser Verein und die Aarg. Flughafenkonferenz haben ihre Positionen gegenüber der Regierung deutlich kundgetan. Unsere Forderungen sind bekannt. Sie haben unverändert Gültigkeit. Der Grosse Rat hat der Regierung einen klaren Auftrag erteilt. Die Wahrung der aargauischen Interessen liegt momentan ganz in der Hand der Regierung. Wir müssen jetzt auf sie vertrauen können und wollen bewusst keine Kampagne lancieren. Letztlich braucht es aber auch im Aargau eine Richtplanänderung. Hier zählen wir ganz auf die Unterstützung des Grossen Rates. Wenn unsere Ziele verfehlt werden, rufen wir die Bevölkerung spätestens zu diesem Zeitpunkt auf den Plan. Unsere Regierung tut deshalb gut daran, eine Lösung zugunsten des Aargaus und nicht zugunsten des Kantons Zürich zu finden.

Inwiefern kann man auf die Unterstützung aus Deutschland rechnen, Stichwort Flugrouten-Abstand zur Grenze?

Unser Verein hat sich nie mit Deutschland ins gleiche Boot gesetzt. Im Kampf gegen den "Gekröpften" ist die Unterstützung zwar hilfreich. Doch Deutschland wehrt sich bekanntlich gegen alles. Das ist egoistisch. Die Entwicklung des Flughafens Zürich muss auch Deutschland mittragen. So haben sie der Kapazitätserweiterung (auf Maximum 320'000 Bewegungen) auch zuzustimmen.

"Dicke Lärmkröte für das Surbtal", lautete letzte Woche die Schlagzeile der AZ. Wird die Bevölkerung des Surbtals diese Lärmkröte schlucken müssen?

Leider geht es nicht nur um das Surbtal. In Tat und Wahrheit sind vier Bezirke Zurzach, Brugg, Baden und Laufenburg betroffen. Die Flugroute Surbtal-Bözberg träge eine grosse Region. Dabei muss man wissen, dass die Flugzeuge tiefer als heute fliegen und ab 5000 Fuss die Route frei wählen können. Die Doppelbelastung wäre schlicht fatal, widerspräche auch dem kürzlich genehmigten aargauischen Entwicklungsplan und wäre ein Unikat im Schweizer Luftraum. Deshalb schluckt weder die Region noch hoffentlich die Aargauer Bevölkerung diese Konzentration.