

Kanton Aargau

Regierung fliegt auf dem alten Kurs

In zentralen Punkten zum Fluglärm lässt sich die Regierung nicht vom Kurs abbringen. «Eine längere Nachtruhe und eine Plafonierung sind nicht machbar», sagt Regierungsrat Peter C. Beyeler. Daran ändere auch der Prüfungsauftrag des Grossen Rates nichts.

Die Diskussion um den Flughafen Zürich, seinen Ausbau und Lärm befindet sich derzeit quasi in einem Luftloch. Die Einsprachen gegen den Gekröpften sind gemacht, der SIL-Prozess läuft. Für Präsident Kurt Schmid vom Verein gekröpfter Nordanflug Nein eine gute Gelegenheit, neben der rasch abgehakten GV in aller Ruhe die Probleme auszubreiten und über Positionen des Aargaus zu reden. Vor vielen Gemeindevertretern präsentierte Regierungsrat Peter C. Beyeler und Kantonalplaner Leonhard Zwiauer in Untersiggenthal Dutzende von Folien. Tausend Facetten des Fluglärms kamen dabei auf den Tisch.

Surbtal fühlt sich als Bauernopfer

In der ganzen Komplexität des Problems schälte Beyeler die künftigen Folgen für den Aargau aus der heissen Kartoffel. Es sind die vier Flugrouten Kaiserstuhl, Surbtal, Mutschellen und Sins. Wobei der gekröpfte Nordanflug ein so «starker Behinderer des Flugverkehrs ist», dass er primär dem Flughafen selber schadet.

Nimmt man das Sicherheitsrisiko dazu, scheint der Gekröpfte gemäss Grossrat Hans Killer (SVP, Untersiggenthal) kein Thema mehr.

Die Emotionen zum Fluglärm haben sich auf die Surbtalroute verlagert. Bei allen 19 Varianten sind die Nachtabflüge ab 22 Uhr genau über Schneisingen und Lengnau eingezeichnet. «Die Abflüge bis gegen Mitternacht lösen Unmut aus, die Regierung suchte ein Bauernopfer und hat es im Surbtal gefunden», kritisierte Killer.

Dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) müsse klar sein, dass die Region Widerstand leisten werde. Der Grosse Rat habe Mut bewiesen und genau das Richtige getan: den Prüfungsauftrag mit den acht zentralen Fluglärm-Forderungen mit 75 zu 37 Stimmen an die Regierung überwiesen – gegen ihren Willen.

Statt in Demut zu erstarren, solle die Regierung endlich kämpfen, «ohne Plafonierung gibt es nie eine gerechte Verteilung», sagte alt Nationalrat Anton Keller (CVP) und goss damit Öl ins Feuer.

Streitfall Nachtruhe und Plafonierung

Der ob der Kritik sichtlich verärgerte Baudirektor Beyeler stellte fest, es sei die Sicht

der Gesamtregierung, die er hier zu vertreten habe, ohne seine persönlichen Präferenzen offenzulegen. Von acht Forderungen übernehme die Regierung sechs: kein gekröpfter Nordanflug, kein Ausbau der Pisten, keine Überschreitung der Planwerte, optimales Steigprofil, faire Lärmverteilung, eigenes Kontrollsystem.

Bei zentralen Punkten wird die Regierung ihre Haltung nicht ändern. Begründung: Mit 8 Stunden Nachtruhe und mit einer Beschränkung auf 320 000 Flugbewegungen könne der Flughafen nicht existieren, betonte Beyeler.

Für nachfrageorientiertes Wachstum

Vor allem in der Frage des Wachstums fährt die Regierung nach Ansicht der Versammlung einen zu wirtschaftsfreundlichen Kurs, der die Fluglärmsorgen der Bevölkerung zu stark ausblende. Das nachfrageorientierte Wachstum sei mit Nachhaltigkeit zu verstehen und höre bei 360 000 Starts und Landungen selbst bei Verlängerung der Pisten auf.

Der heutige Bau des Flughafens führe zwangsläufig zu einer Beschränkung des Verkehrs. Selbst wenn die Plafonierungs-Initiative in Zürich durchkomme, habe eine solche Einschränkung keine Chance. Beyeler: «Der Bund wird eine Plafonierung nicht zulassen, sie ist im Bundesparlament nicht mehrheitsfähig.»

Beschränkung bedeute mehr Verspätungen und damit mehr der unerwünschten Nachtflüge. Statt einer Fixierung auf Zürich wünscht Kurt Schmid einen Flughafen Schweiz, mit Einbezug von Basel und Genf.

Gegen Beschränkung der Bauzonen

Ohne die Surbtalroute werde es in Zukunft nicht gehen, lautete die Einschätzung von Beyeler. Aber die Aargauer Flughafenspezialisten im Departement seien ständig daran, mit Optimierungen bessere Lösungen zu finden. Die Planwert-Überschreitungen in der Nacht für Schneisingen und Lengnau wolle man mit allen Mitteln verhindern.

Eine konstruktive Zusammenarbeit mit Zürich bringe mehr als eine Fundamentalopposition, die in der Sackgasse ende. Die Region Mutschellen sei viel stärker belastet als das Surbtal, und «für Lösungen muss man manchmal jemandem wehtun». Jetzt wissen die 408 Mitglieder des Vereins gekröpfter Nordanflug Nein, woran sie sind. Es könnte sich also lohnen, den Jahresbeitrag einzuzahlen.
(mz/lü/abs)