

ger der geltenden Lärmkonzentration und die Verfechter neuer Flugrouten zwecks Kapazitätssteigerung.

Der vehementeste Verfechter neuer Anflugschneisen heisst Andrea Muggli. Muggli, 46 Jahre alt, ist bei der Flughafenbetreiberin Unique zuständig für die Flugoperationen. Der Manager hat es in Flughafenkreisen zu einiger Berühmtheit gebracht, weil er seit Jahren den gleichzeitigen Anflug auf zwei verschiedene Pisten propagiert, in der Fachsprache «Dual Landing» genannt. Laut Muggli ist das «Dual Landing» für Zürich-Kloten ein absolutes Muss, um die anvisierten 420 000 jährlichen Flugbewegungen bewältigen zu können. Die Leistungsfähigkeit eines Umsteigeflughafens bemisst sich wegen des Wellenprinzips mit ihren Anflug- und Abflugspitzen an dessen maximaler Anzahl Landungen und Starts pro Stunde. In Kloten sind dies heute – ohne «Dual Landing» – 66, künftig sollen es 90 sein.

Ingenieur Muggli baute einst für die Swissair eine Flugzeug-Wartungsfirma in der irischen Ortschaft Shannon auf. Nach seinem Wechsel zur Flughafenleitung Zürich verfolgte er hartnäckig eine grosse Vision. Das «Krüppelding» Kloten mit seinem vertrackten System mit zwei sich überschneidenden Pisten sollte in Zukunft problemlos die prognostizierten 420 000 Flugbewegungen bewältigen können – jahrein, jahraus. Um sein Ziel zu erreichen, setzte Muggli sich für seine Idee des «Dual Landing» ein. Dass die Eröffnung einer zweiten stark benutzten Anflugroute zu harten politischen Kämpfen führen würde, kümmerte ihn wenig. Es machte den Anschein, dass sich in Mugglis Vorstellung die Politik den technischen Möglichkeiten unterzuordnen hatte. Darauf deutet ein Satz im Communiqué hin, das Unique am 23. Mai 2000 publizierte, nachdem Deutschland die Verwaltungsvereinbarung von 1984 aufgekündigt hatte. «Das bis 2010 erwartete Verkehrsvolumen kann auch mit veränderten Flugrouten bewältigt werden.» Bis dahin behaupteten der Flughafen und die Zürcher Regierung in den Verhandlungen mit Deutschland stets, dass es keine technischen Alternativen zu den Nordanflügen gäbe. Die Aussage von Unique, die auf Bestreben Mugglis zu Stande gekommen war, stellte dieses Paradigma auf den Kopf: Alles ist möglich, die Politik muss nur mitspielen.

Im Oktober 2001 deutet vieles darauf hin, dass sich Mugglis Konzept durchsetzen würde. Unique legt fünf von Mugglis Team ausgearbeitete Varianten für das künftige Betriebsreglement in Zürich-Kloten zur öffentlichen Diskussion auf. Sie tragen die Namen rot, orange, violett, pink und grün und sehen alle einen Betrieb vor, der die Bedingungen des Staatsvertrags mit Deutschland einhält. Im Verlauf eines intensiven Vernehmlassungsverfahrens, an dem

sich alle betroffenen Gemeinden, die Zürcher Regierung, die Nachbarkantone, der Bund und der Waldkreis Waldshut beteiligen, einigt man sich im Sommer 2002 auf die so genannte Variante «BV2 optimiert». Diese sieht vor, dass der Zürcher Fluglärm auf alle Regionen gerechter verteilt wird.

Die Würfel scheinen gefallen zu sein. Doch im Zürcher Regierungsrat, der ebenfalls für die Verteilvariante BV2 votiert hat, vollzieht sich im Herbst 2002, unbemerkt von der breiten Öffentlichkeit, ein unerwarteter Wandel. Vieles deutet darauf hin, dass der Schlussbericht der Winter-Gruppe dafür den Ausschlag gibt. Hier ist es anfänglich Unique-Manager Muggli, der dank seines Informationsvorsprungs das Geschehen kontrolliert. Muggli vermeidet es tunlichst, die verschiedenen farbigen Betriebsszenarien von Unique mit absoluten Werten zu versehen. Stattdessen ordnet er den jeweiligen An- und Abflugrichtungen lediglich harmlos wirkende Prozentzahlen zu. Erst auf wachsenden Druck einzelner Teilnehmer der Winter-Gruppe werden die einzelnen Flugrouten mit den dazugehörigen absoluten Bewegungszahlen auf einer Kantonskarte eingezeichnet. Allmählich zeigt sich ein Bild, das den Teilnehmern die Augen öffnet. Mit einem Schlag wird klar, dass mit der Muggli-Doktrin des «Dual Landing» der halbe Kanton mit Flugzeugen und Fluglärm überzogen würde. Darauf beschliesst die Winter-Gruppe, mit Ausnahme von Unique-Vertreter Andrea Muggli, der bis zuletzt seiner Meinung treu bleibt, die unzähligen Verteilvarianten zu schubladisieren. Ihre Empfehlung hält die Winter-Gruppe in ihrem «Bericht der Arbeits- und Koordinationsgruppe vom 19. Juni 2002» zuhanden von Ruedi Jekers Volkswirtschaftsdirektion fest.

Der Bericht hat grosse Sprengkraft. Ausgerechnet Ruedi Jekers hochkarätig besetztes Beratungsgremium stellt sich gegen jegliche Fluglärmverteilung. Doch das darf nicht sein. Und so hält Jeker entgegen der Empfehlung der Sachverständigen vorerst an seinem Kurs in Richtung Lärmverteilung fest. In der Regierungsratssitzung vom 3. Juli 2002 kann er sich ein letztes Mal durchsetzen. Die so genannte Variante «BV2 optimiert», die zu einer breiten Lärmverteilung führen würde, wird vom Zürcher Regierungsrat verabschiedet. Es ist zu vermuten, dass Jekers Regierungsratskollegen zu diesem Zeitpunkt keine Kenntnis des Winter-Berichts haben.

Dann kommt es zum Eclat. Am 8. November 2002 treten Volkswirtschaftsdirektor Ruedi Jeker, Baudirektorin Dorothee Fierz, Unique-Präsident Andreas Schmid und Unique-CEO Josef Felder vor die Medien und verkünden, dass es vorläufig keine Änderung der Flugrouten gebe. Es sei denn, man werde durch deutsche Massnahmen dazu gezwungen. Vor allem Ruedi Jeker gerät in einen Erklärungsnotstand. Er, der vor einem Jahrzehnt die Fluglärmvertei-