

FACTS

14. April 2005

«Was habe ich mir da angetan?»

Andreas Schmid

Die Zürcher SVP-Regierungsrätin Rita Fuhrer über Angriffe aus der eigenen Partei, die Folgen des Swiss-Verkaufs fuer ihren Kanton, Erfolgsaussichten im Fluglärmstreit und ihren Ärger ueber die Bundesräte Leuenberger und Merz.

Frau Fuhrer, Ihre Partei, die Zürcher SVP, hat die Quittung erhalten: Sie hat den Regierungsratssitz Christian Hubers an Hans Hollenstein von der CVP verloren. Schwächt das Ihre Position?

Ja, bestimmt. Das Problem des Neuen ist, dass er in zwei Jahren den Linken verpflichtet sein wird. Sie haben ihm zum Erfolg verholfen. Herr Hollenstein kann kaum annehmen, dass er bei der nächsten Wahl 2007 ins bürgerliche Ticket aufgenommen wird, nachdem er jetzt gegen den SVP-Kandidaten angetreten ist. Das kann ich mir nicht vorstellen.

Betrachten Sie Hollenstein wie Ihre Partei als Vertreter der Linken?

Er ist mit Ansprüchen der Linken behaftet. Die wird er erfüllen müssen, und damit ist er kein zuverlässiger Partner der Bürgerlichen.

Die SVP hat den Rückzug Hubers provoziert. Sie hat den eigenen Regierungsrat derart verunglimpft, dass er abtritt. Haben Sie Verständnis für seinen Entscheid?

Er hat offenbar unter der Situation gelitten. Ich würde mich wegen einiger weniger Parteiexponenten nicht zerreiben lassen, da habe ich zu viel Leidenschaft für die Politik. Man darf die Angriffe nicht persönlich nehmen. In Sachfragen habe ich auch schon zahlreiche Auseinandersetzungen mit der SVP geführt. Doch ich vertrage recht viel.

Konnte Herr Huber zu wenig einstecken?

Ihn schmerzten die Attacken, sonst würde er sein Amt nicht aufgeben. Ich bin da offenbar anders und kann gut trennen zwischen meiner Person und meinem Amt. Ich habe mir bei Konflikten stets gesagt: Eine Mutter liebt ihre schwierigsten Kinder am meisten.

Hat sich Herr Huber zu wenig gewehrt?

Vielleicht wäre es besser gewesen, wenn er den Exponenten der Kantonalpartei einmal deutlich die Leviten gelesen hätte. Aber das geschah offenbar nie. Doch er ist ein anderer Typ als ich und muss es so machen, wie er es für richtig hält.

Vor 15 Monaten haben Sie vom Departement für Soziales und Sicherheit ins Volkswirtschafts-Departement gewechselt. Bereuen Sie es bereits?

Manchmal frage ich mich morgens unter der Dusche schon: Was habe ich mir da eigentlich angetan? Doch ich bin jemand, der voller Energie ist, wenn es Probleme zu lösen gibt. Und Probleme gibt es nur schon bei den Dossiers Swiss und Flughafen zuhauf.

In Ihren früheren Kernthemen, dem Asylwesen und der inneren Sicherheit, wird die politische Gangart unter Bundesrat Christoph Blocher verschärft. Es geht in die Richtung, die Sie eingeschlagen haben.

Ich hätte die Früchte meiner langjährigen Vorarbeit gerne noch geerntet, das muss ich zugeben. Zudem behagten mir die hierarchisch organisierten Strukturen von Polizei und Militär.

Stattdessen sind Sie nun für den Luftverkehr zuständig, ohne grossen Einfluss. Der Bundesrat hat den Swiss-Verkauf ohne den Kanton Zürich abgewickelt. Fühlen Sie sich übergangen?

Meiner Ansicht nach wäre es uns zugestanden, einbezogen zu werden, nicht nur als Aktionär. Auch die politischen Fragen betreffen uns zentral. Die 300 Millionen Franken Steuergelder, die der Kanton in die Swiss investierte, waren mit einem Auftrag und vielen Hoffnungen verbunden. Doch der Bund informierte uns erst im März mündlich über die laufenden Verhandlungen.

Was hätten Sie denn ändern können, wenn Sie früher kontaktiert worden wären?

Die Zürcher Bevölkerung erwartet, dass die Übernahme der Swiss durch die Lufthansa mit Zusicherungen an den Flughafen Kloten verbunden ist, damit er wettbewerbsfähig bleiben und für die Bevölkerung erträglich werden kann.

Fehlen diese Versprechen?

Ich weiss nicht, wie weit die Zugeständnisse reichen, und kann auch nicht beurteilen, ob man sich etwas vergeben hat.

Sie vermuten es aber.

Ich habe den Eindruck, dass man sich mit mehr Einsatz hätte engagieren können, um damit die Möglichkeiten besser auszuschöpfen. Zudem hätte der Bund Zürich als Standortkanton in die Verhandlungen einbinden müssen. Die Verfassung sieht das bei Geschäften mit dem Ausland vor.

Glauben Sie, dass Zürich bewusst links liegen gelassen wurde?

Das denke ich nicht. Ein Nein des Kantons zum Swiss-Verkauf hätte das Geschäft gefährdet, das wusste der Bundesrat. Ich vermute eher, es fehlte in Bern an der Koordination zwischen den Departementen.

Fehlt es Bundesrat Moritz Leuenberger an Herzblut in Sachen Swiss und Flughafen?

Ich will niemandem etwas unterstellen. Geschäfte, die verschiedene Departemente betreffen, sind stets heikel. Vielleicht war es auch eine bewusste Strategie von Verkehrsminister Leuenberger und Finanzminister Merz, uns erst einzubeziehen, wenn die Details bekannt sind.

Die anfänglich aus Bern verbreitete Zuversicht, der Swiss-Verkauf werde Neuverhandlungen über die Lärmverteilung ermöglichen, ist bereits abgeflaut. Glauben Sie noch an ein Entgegenkommen Deutschlands?

Wenn man die Entwicklung in Deutschland verfolgt und realistisch ist, gibt es keinen Grund für hohe Erwartungen. Von weiteren Verhandlungen ist nicht die Rede. Vereinbart sind lediglich Gespräche zwischen den Verantwortlichen. Ich kann allerdings nicht beurteilen, wie verbindlich die Abmachung ist.

Werden Sie bei diesen Gesprächen dabei sein?

Darüber bin ich nicht ins Bild gesetzt worden. Wir müssten gemäss Verfassung einbezogen werden und haben das vom Bundesrat auch verlangt.

Es scheint also nicht vorgesehen.

Ich weiss es nicht. Es gibt uns jedoch zu denken, dass die deutsche Regierung schriftlich festgehalten hat, dass Baden-Württemberg bei den anstehenden Gesprächen dabei sein wird. Moritz Leuenberger dagegen erwähnt den Kanton Zürich in seinem Schreiben nicht.

Süddeutschland opponiert lautstark gegen zusätzlichen Fluglärm. Warum treten Sie so zurückhaltend auf?

Ich verspreche mir von aggressivem Auftreten und emotionalen Aktionen keinen Erfolg. Die Differenzen zwischen Deutschland und der Schweiz würden dadurch nur verschärft.

Der süddeutsche Widerstand scheint sich aber auszuzahlen. Finden Sie daneben überhaupt Gehör?

Die Gefahr, vernachlässigt zu werden, besteht tatsächlich. Es darf aber nicht sein, dass die einvernehmliche Zusammenarbeit mit dem Bund dazu führt. Das habe ich dem Bundesrat mitgeteilt.

Was unternehmen Sie dagegen?

In der Zürcher Regierung haben wir diskutiert, ob wir in Bern dezidiert auftreten müssen. Wir wollen aber kein Schwarz-Peter-Spiel mit Bern, sondern in Zusammenarbeit mit dem Bund etwas erreichen. Deshalb ändern wir unsere Strategie momentan nicht.

Haben Sie je den direkten Kontakt mit Süddeutschland gesucht?

Mit den baden-württembergischen Ministern und Landräten stehe ich stets in Verbindung.

Führt das zu Erfolgen?

Man kann mit der baden-württembergischen Regierung konstruktiv über alles sprechen - ausser über Fluglärm. Da gibt es zurzeit einfach keine Möglichkeiten. Süddeutschland fährt konsequent eine kämpferische Strategie. Man könnte meinen, die Maschinen donnerten im Anflug auf Klotten der Mehrheit der Bevölkerung haarscharf über die Dächer. Dabei sind vor allem zwei Gemeinden lärmgeplagt und die Flugzeuge dort 900 Meter über dem Boden.

Das Lamentieren scheint zu helfen. Berlin erhört Baden-Württemberg, Sie dagegen werden vom Bundesrat ignoriert.

Die Konstellation ist nicht vergleichbar. Die politische Abhängigkeit Berlins von den Bundesländern ist hoch. Regierung und Parlament können es sich nicht leisten, diese zu vergraulen. Wir haben im Vergleich dazu weniger Einfluss auf den Bundesrat.

Haben die Zürcher National- und Ständeräte zu wenig unternommen?

Ich glaube, die eidgenössischen Parlamentarier haben gar nicht viele Möglichkeiten, bei solchen Geschäften direkt einzugreifen.

Bereuen Sie nachträglich, dass sich der Kanton Zürich gegen den Staatsvertrag mit Deutschland gewehrt hat?

Nein. Ich bin überzeugt, dass dieser Vertrag nicht gut gewesen wäre. Wir hätten damit ein Regime akzeptiert, das nicht besser als die jetzt geltende Verordnung gewesen wäre. Dazu hätte der Flughafen Einschränkungen hinnehmen müssen, die nicht mehr zu ändern gewesen wären. Ich hoffe nun, dass die Gerichte die Eingriffe Deutschlands korrigieren, denn sie führen zu klaren Wettbewerbsnachteilen für den Flughafen.

Was sagen Sie zur Forderung von Unique-Chef Josef Felder, der nach dem Verkauf der Swiss politisches Engagement für den Flughafen fordert?

Die Politik muss die Rahmenbedingungen festlegen. Das ist nicht Aufgabe der Wirtschaft.

Sie wollen also auch verhindern, dass sich die Politik vom Luftverkehrsdossier verabschiedet.

Das darf nicht sein. Obwohl der Bund nicht mit Kapital am Flughafen beteiligt ist wie der Kanton Zürich, dem 46 Prozent gehören, muss er an der Wertschöpfung durch den Flughafen interessiert sein. Mittelfristig hätte es verheerende Auswirkungen, wenn sich die nationale Politik jetzt nicht um den Flughafen kümmern würde.

Was erwarten Sie konkret?

Alle Beteiligten müssen sich weiter bemühen, Deutschland zum Abschluss eines vernünftigen Staatsvertrags zu bewegen. Es gilt die Luft hansa dafür zu interessieren, Einfluss auf die deutsche Politik zu nehmen. Das kann sie in einem gewissen Mass.

Das klingt nach Prinzip Hoffnung. Ist das alles?

Raymond Cron, der Direktor des Bundesamts für Zivilluftfahrt, hat zu Recht gesagt, dass Diplomatie für einen neuen Staatsvertrag kein Spaziergang ist, sondern eine Gipfelbesteigung. Die Bergschuhe reichen dafür nicht, es braucht Steigeisen.

Hat man das unterschätzt?

Ich wünsche mir nun einfach volles Engagement.

Fehlte das bisher?

Es hat jedenfalls lange gedauert, bis der Bund und die Grenzkantone erkannt haben, dass man sich zu einem einheitlichen Vorgehen zusammen-raufen muss. Das nötige Herzblut fehlte zeitweise.

Warum gelingt es der Schweizer Politik nur mit bescheidenem Erfolg, die Rahmenbedingungen für die Wirtschaft zu verbessern?

Wirtschaftsförderung ist eigentlich eine unlösbare Aufgabe für den Staat, denn Wirtschaft hat mit Markt und unternehmerischer Freiheit zu tun. Da ist der Staat grundsätzlich fehl am Platz. Je mehr Eingriffe, desto weniger wirtschaftliche Unabhängigkeit.

Was halten Sie denn von der bundesrätlichen Strategie, regionale Impulse zu setzen?

Der Zürcher Regierungsrat findet sie falsch. Die Anstrengungen, die Regionalpolitik auf neue Grundlagen zu stellen, sind unnötig. Die Neugestaltung des Finanzausgleichs macht eine zusätzliche Förderung wirtschaftsschwacher Regionen überflüssig. Die Kantone haben dies nun selbst in der Hand.

Was unternimmt denn Zürich für seine wirtschaftliche Attraktivität?

Entscheidend ist neben Rahmenbedingungen wie Steuern und Gebühren die Infrastruktur. Die Verkehrserschliessung auf Strasse und Schiene etwa gewinnt immer mehr an Bedeutung. Zudem ist die Lebensqualität ein bedeutender Faktor.»