

## "Ich erwarte die Bereitschaft zum Verhandeln"

Die Volkswirtschaftsdirektorin für den Kanton Zürich, geboren am 10. Juli 1953, wird seit ihrem Amtsantritt 2004 mit der Flughafenpolitik in Verbindung gebracht. Sie gilt als ehrgeizig und als energische Verfechterin einer Wachstumspolitik für den Zürich-Airport. Der SÜDKURIER sprach mit Fuhrer.



Rita Fuhrer

**Frau Fuhrer, kürzlich trafen sich der baden-württembergische Staatsminister Willi Stächele, Landtagspräsident Peter Straub und die Schweizer Außenministerin Micheline Calmy-Rey am Rande eines Skispektakels in der Schweiz. Man erörterte die Flughafenfrage. Was kam bei dem Gedankenaustausch heraus?**

Ich war nicht dabei, aber ein Kollege. Es ging zwar um die Beziehungen Schweiz-Deutschland, aber nicht um konkrete Verhandlungsthemen, sondern um Gespräche, die man zwischen den Behörden immer wieder führt. Ich kenne Peter Straub auch persönlich gut. Wir haben sehr gute gemeinsame Gespräche in vielen Situationen - offiziellen und persönlichen - und müssen deshalb auch nicht jedesmal das Thema Flughafen ansprechen.

### **Was erwarten Sie von Deutschland in der Flughafenfrage?**

Zwei Dinge, auf emotionaler und auf sachlicher Ebene. Emotional: Offenheit für die Bedürfnisse beider Seiten, ob von Schweizern oder Deutschen.

### **Fühlen Sie sich in Deutschland mit Ihrem Anliegen denn wahrgenommen?**

Es gibt in Deutschland natürlich eine Tendenz zu sagen: Das interessiert uns nicht, weil es ein Schweizer Flughafen ist. Aber ich wünschte mir hier eine andere Haltung. Vieles ist nicht mehr an der Grenze aufzuhalten, auch nicht der Nutzen oder die Belastung einer Verkehrsinfrastruktur.

### **Nochmals: Welche konkreten Forderungen haben Sie an Deutschland?**

Auf der sachlichen Ebene erwarte ich ganz klar die Bereitschaft, mit der Schweiz zu verhandeln. Und ich erwarte die Anerkennung der Verkehrsinfrastruktur, die ganz allgemein einen sehr hohen Wert für unsere Wirtschaftsregion hat.

### **Deutschland lässt bereits das Gros der Anflüge über eigenem Gebiet zu. Der Kanton hat sich aber kürzlich gegen eine Begrenzung der Flugbewegungen ausgesprochen. Wie wollen Sie damit Zu geständnisse auf deutscher Seite erreichen?**

Wir brauchen eine neue, eine andere Diskussion. 70 Prozent der Flugbewegungen am Zürcher Flughafen werden durch deutsche Airlines wahrgenommen. Die wichtigsten Anflughäfen liegen in Deutschland. Und 370 Mitarbeiter bei Unique sind Deutsche, die auch in Deutschland wohnen. Es gibt also sehr viele Zugänge, die noch nicht besprochen werden.

**Aber wie wollen Sie Deutschland dazu bringen, eine klare Nordausrichtung mit allen Konsequenzen zu akzeptieren?**

Auch für unsere deutschen Nachbarn sind Langstreckenflüge, die morgens zwischen 6 und 7 Uhr bei uns eintreffen, sehr wichtig. Man kann also keine Zeitgrenzen setzen, da sie in einer globalen Welt - gerade bei Langstreckenflügen - ein Unding sind.

**Sie erwarten also von Deutschland, dass die Nachtflugverordnung zurückgenommen wird?**

Ich erwarte, dass sie zurückgenommen wird, und dass neu mit uns über die Organisation am Flughafen gesprochen wird. Wir würden politisch gern wieder auf die Nordausrichtung zurückkommen. Aber wir haben immer klar gesagt: Wir wissen, dass man nicht vor das Jahr 2000 zurückgehen kann. Wir wollen den meteorologischen Bedingungen Rechnung tragen und wir brauchen optimale Sicherheitsbedingungen. Das bedeutet auch Ostanflüge. Es gibt im übrigen viele deutsche Wirtschaftsvertreter, die betonen, wie wichtig der Flughafen Zürich für sie ist.



**Sie gelten als Befürworterin des gekröpten Nordanfluges. In Deutschland gibt es Befürchtungen auch wegen der überflogenen Kernanlagen auf Schweizer Seite. Dieses Anflugregime ist doch viel riskanter als Anflüge über den dicht besiedelten Süden?**

Die Gefahr ist nicht gleich groß. Nach Expertenmeinung sind die Kernkraftwerke so ausgerichtet, dass ein Absturz zwar ein Unglück für die Insassen wäre, die Region aber nicht verseucht würde. Daher würde sich von der Kernkraft kein zusätzliches Risiko ergeben. Außerdem ist das Risiko, ein solches Kernkraftwerk zu treffen, sehr viel geringer als das Risiko, eine große Stadt zu treffen. Eine solche Diskussion wird aber schnell zynisch. Ich führe sie nicht gerne.

**Wie weit soll der Flughafen wachsen?**

Soweit, wie es die Wirtschaft braucht und wie es ökologisch verträglich ist.

**Will die Lufthansa Zürich als Drehkreuz ausbauen?**

Zürichs Homecarrier ist die Swiss. Sie gehört zur Lufthansa, zur Star Alliance und damit hat Lufthansa drei Hubs. In Zürich ist der Anteil und das Potenzial der Passagiere aus der Region sehr hoch.

**Wie wollen Sie auf die deutsche Seite einwirken. Vielleicht eine Rheinbrücke schließen?**

Das sicher nicht. Wir wissen, dass wir uns selbst bestrafen, wenn wir Maßnahmen ergreifen würden. Also wenn wir nicht mehr in Deutschland einkaufen, wenn wir nicht mehr im wunderschönen Schwarzwald wandern und biken würden. Das gilt auch umgekehrt. Süddeutschland straft sich mit, wenn es eine vernünftige Entwicklung des Flughafens behindert. Der Arbeits- und Lebensraum, der von dieser Verkehrsinfrastruktur abhängig ist, greift auch in den süddeutschen Raum. Diese Erkenntnis ist im Moment noch nicht vorhanden.

**In der Schweiz fürchten Viele eine Aufweichung des Nachtflug verbots. Steht am Ende dessen Abschaffung?**

Nein, das ist politisch nicht realisierbar und nicht gewünscht. Wir haben eine sehr lange Nachtruhe. Dafür dürfte auch die deutsche Seite dankbar sein. Die Verordnung soll mit Blick auf die Sicherheit während der Fußball-EM verändert werden.

**Welchen Zeitplan haben Sie für eine Einigung mit Deutschland?**

Es ist dringend. Wir befinden uns auf der Zielgeraden bei der Verabschiedung des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt und damit der Raumplanung. Darin werden Festlegungen getroffen, die mit Deutschland notwendigerweise abgesprochen werden müssen. Die deutschen Behörden sind informiert über die verschiedenen Varianten des SIL. Sie haben alle Unterlagen.

**Werden Sie den SIL aussetzen, wenn die Deutschen sagen: Das ist eine schweizerische Angelegenheit?**

Nein, wir können ihn nicht aussetzen. Eine Raumplanung ist für uns notwendig. Ich bin der Meinung, dass es im Interesse von Deutschland ist, mit uns darüber Gespräche zu führen. Natürlich müssen die zuständigen Stellen das nicht offiziell zum großen Thema machen. Aber es ist für die deutsche Seite nur von Vorteil, wenn sie Stellung nimmt und auch dazu steht. Warum sollten sie sich nicht äußern? Das könnte ich nicht nachvollziehen.

**Sie erwarten bis zum Frühjahr Signale aus Berlin, dass es Gespräche gibt?**

Ich erwarte, dass man ganz konkret bereit ist zu Gesprächen, die zu Verhandlungen führen und dass man den Willen hat, zu konkreten Ergebnissen zu kommen.

**Wäre denn der Staatsvertrag, den Bundesrat Moritz Leuenberger 2002 ausgehandelt hatte, eine Grundlage für neue Verhandlungen?**

Nein, man kann nicht daran anknüpfen, weil er nicht zustande gekommen ist. Das Papier war zu wenig abgestimmt mit unserer Politik und mit der Bevölkerung. Jetzt wird in der Öffentlichkeit intensiv über das Regime am Flughafen diskutiert. Dadurch haben wir eine bessere Ausgangslage.

**Sollte denn ein neuer Vertrag weitergehen als der damalige Entwurf?**

Er müsste anders sein. Vor allem bei der zeitlichen Begrenzung für die Morgenstunden. Die starre Festlegung auf Zeiten halte ich für nicht zukunftsgerichtet. Wir müssen auf vernünftigen, nachvollziehbaren und nicht auf emotionalen Argumenten eine Regelung finden.

**Welche Zeiten brauchen Sie denn für Anflüge?**

Um dem heutigen System des Zusammenspiels der verschiedenen Flüge zwischen den Kontinenten gerecht zu werden, müssten wir morgens um sechs Uhr einfliegen können. Das ist bereits eine Einschränkung. Außer dem müssten die Anflüge in einer vernünftigen Kapazität möglich sein. Ich könnte damit leben, wenn man eine Abmachung trifft, die besagt, dass man meteorologische und topografische Bedingungen berücksichtigen muss. Und dass man sich darum kümmert, nicht alle Anflüge über Deutschland zu leiten. Das muss man der deutschen Bevölkerung auch zusichern: Wir organisieren unseren Flughafen so, dass Ihr gegenüber der vormaligen Situation entlastet werdet. Aber man kann in einem Vertrag, der so lange dauern

soll, nicht Festlegungen machen, die uns nicht mehr erlauben, den Betrieb am Flughafen den aktuellen Bedürfnissen anzupassen.

Mit Rita Fuhrer sprachen Nils Köhler und Peter Ludäscher