

Zürcher Oberländer, 20.Nov 2004



Regierungsrätin Rita Fuhrer: «Beim Flughafendossier verfolge ich klar das Ziel, mit viel persönlichem Einsatz und mit Geduld die verhärteten Fronten aufzuweichen.» (hul)

«Ich glaube an eine Aufweichung der Fronten»

Regierungsrätin Rita Fuhrer ist zuversichtlich, dass sie im Zürcher Flughafenstreit eine einvernehmliche Lösung finden wird

Regierungsrätin Rita Fuhrer glaubt an eine Aufweichung der Fronten im Zürcher Flughafenstreit. Im nachfolgenden Interview rechtfertigt sie die Zusammensetzung und die Arbeitsweise der neu geschaffenen Konsultativen Konferenz und äussert sich zu weiteren strittigen Fragen rund um den Zürcher Flughafen.

Ihr Vorschlag, den runden Tisch beziehungsweise die Konsultative Konferenz auf den Informations- und Meinungs austausch zu beschränken, ist bei den meisten Betroffenen auf Kritik gestossen. Haben Sie diese Kritik erwartet und wie gehen Sie damit um?

Rita Fuhrer: Kritik übten vorab jene Kreise, die den runden Tisch dominierten. Mit der Einführung der Ost- und Südanflüge hat sich der Kreis der Betroffenen stark geändert. Diese fanden am runden Tisch nicht das erforderliche Gehör. Andererseits schreibt das Gesetz klar ein konsultatives Gremium vor, das sich auf den Informations- und Meinungs austausch zu beschränken hat. Der runde Tisch nahm sich Kompetenzen, die eindeutig der Unique (Betriebsreglement) und dem Kantonsrat (Raumplanung) zustehen. Das geht natürlich nicht. Mit der Einsetzung der Konsultativen Konferenz schaffen wir wieder klare Verhältnisse, wie sie gesetzlich vorgeschrieben sind. Das neue Gremium kann in allen Fragen des Flughafens mitreden, aber nicht entscheiden.

Wie erklären Sie sich das eigenmächtige Wirken des runden Tisches?

Man hoffte damals, mit dem runden Tisch den allgemeinen, grossen Konsens zu finden. Auch beim SIL-Prozess (Bund und Kantone) und bei der Mediation (Bund, Kanton Zürich und Flughafen Zürich AG) glaubte man an eine einvernehmliche Lösung in der Fluglärmmfrage. Alle drei Prozesse sind gescheitert.

Auch die neue Zusammensetzung der Konsultativen Konferenz (zwei Gemeindevertreter pro Bezirk) fand wenig Zustimmung. Muss das Teilnehmerkonzept nochmals überarbeitet werden?

Zwei Sachen sind mir wichtig: Einmal darf das neue Gremium nicht zu gross sein, damit man noch diskutieren und Meinungen austauschen kann. Deshalb soll es nicht mehr als dreissig

Mitglieder umfassen. Zum ändern muss berücksichtigt werden, dass die Konsultative Konferenz keine Entscheidungsbefugnisse mehr hat. Es geht also primär nicht mehr darum, im neuen Gremium gewichtig vertreten zu sein, um den eigenen Schutzanliegen besser zum Durchbruch zu verhelfen. Ich gebe aber zu, dass die Zweiervertretung pro Bezirk in einzelnen Bezirken zum Problem werden kann. Deshalb überlegen wir uns, aus den betroffenen Bezirken rund um den Flughafen eine Dreierdelegation zuzulassen. Teilnehmen können nur gewählte Behördemitglieder. Nur diese sind politisch legitimiert.

Sie befürworten einen offenen Informations- und Meinungs austausch in der Konsultativen Konferenz. Wie gedenken Sie, die Öffentlichkeit über die Sitzungen der Konferenz zu informieren?

Ich bin der Meinung, dass die Öffentlichkeit offen und transparent über die Sitzungen der Konsultativen Konferenz informiert werden soll. Deshalb werde ich an der ersten Sitzung beantragen, dass die Protokolle der Sitzungen ins Internet gestellt werden. Auch bin ich dafür, dass die Sitzungen öffentlich zugänglich sind, falls dies von den Gemeindevertretern gewünscht wird.

Ausgeklammert von der Konsultativen Konferenz sind die Nachbarkantone und Süddeutschland, die ebenfalls vom Fluglärm betroffen sind. Finden Sie das richtig?

Die Regierungen der sechs Nachbarkantone, die direkt vom Fluglärm betroffen sind, lade ich alle fünf Wochen zu einem informellen Frühstückstreffen nach Zürich ein. An diesem Treffen werden in lockerer Form und ohne Protokoll Informationen und Meinungen ausgetauscht und das weitere Vorgehen besprochen. Mit Süddeutschland pflege ich bilaterale Gespräche.

In Medienkommentaren wird befürchtet, dass Sie mit der Konsultativen Konferenz Schiffbruch erleiden werden wie Regierungsrat Ruedi Jeker mit dem runden Tisch. Teilen Sie diese Befürchtung?

Ich teile diese Befürchtung deshalb nicht, weil die Konsultative Konferenz demokratisch legitimiert ist und keine Beschlüsse fassen kann. Der Informations- und Meinungs austausch erfolgt nach klaren internen Spielregeln, die an der ersten Sitzung vereinbart werden. Ich werde darauf achten, dass diese auch eingehalten werden. Bei Bedarf können diese Spielregeln im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben (kein Mitbestimmungsrecht) angepasst werden. Der runde Tisch musste scheitern, weil klare Vorgaben und die demokratische Legitimation fehlten. Er folgte meist dem lautesten Bedürfnis und focht um die klare Zielsetzung, wo und wie die gefassten Beschlüsse letztlich demokratisch verankert und umgesetzt werden sollen.

Wie stehen Sie zur Befürchtung, dass die Konsultative Konferenz zur reinen Alibiübung verkommt?

Wer mich kennt weiss, dass ich Gespräche immer sehr ernst nehme. Alles, was in der Konsultativen Konferenz besprochen wird, nehme ich mit in die politische Diskussion und Entscheidungsfindung auf allen Ebenen (Bund, Kanton, Unique). Es ist für mich ein Abholen von Erfahrungen, die ich nicht alle selber machen kann. Auch glaube ich an eine allmähliche Aufweichung der Fronten.

Hängig ist eine Volksinitiative, welche die Flugbewegungen am Zürcher Flughafen auf 250'000 beschränken will. Kritiker mutmassen, dass deren Chance mit der Einsetzung der

Konsultativen Konferenz an der Urne erhöht wird. Teilen Sie diese Einschätzung?

Keinesfalls. Die Mitsprache der Bevölkerung wird mit der Einsetzung der Konsultativen Konferenz nicht geschmälert. Im Gegenteil: Ich bin persönlich überzeugt, dass die Ergebnisse der Konsultativen Konferenz, falls sie von beiden Seiten ernst genommen werden, ihre Wirkung in den Entscheidungsgremien (Regierungsrat, Kantonsrat, Bund) nicht verfehlen werden. Die Annahme der Initiative bedeutet noch nicht, dass die Flugbewegungen auf 250 000 plafoniert werden. Darüber entscheidet letztlich das Departement von Bundesrat Moritz Leuenberger. Sagt dieses Ja zur Plafonierungsinitiative, dann erwachsen dem Flughafen grosse Probleme. Unsere Aufgabe wird es sein, im Abstimmungskampf die negativen Folgen der Initiative ohne Angstmacherei aufzuzeigen. Ich bin zuversichtlich, dass das Stimmvolk, wenn es die volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Begehrens kennt, die geforderte Plafonierung als Protestnote ablehnen wird.

Heisst das, dass über eine mögliche Plafonierung der Flugbewegungen nicht diskutiert werden kann?

Nein, über eine mögliche Plafonierung der Flugbewegungen soll und muss diskutiert werden. Gegenwärtig wird die Faktenlage abgeklärt, ob internationale Verträge und Abkommen bei einer Plafonierung gekündigt werden müssten. Es geht einerseits darum, die Belastungen am Flughafen zu reduzieren, andererseits die Entwicklung des Flughafens zu ermöglichen.

Bis Ende 2007 soll das neue Betriebsreglement für den Zürcher Flughafen vorliegen. Ist dieser Zeitpunkt nicht sehr gewagt angesichts der scheinbar unüberwindbaren Konflikte?

Es ist ein realistischer Zeitplan. Die erforderlichen Verfahren können ohne speziellen Druck durchgeführt werden, vorausgesetzt, dass alle involvierten Stellen zügig mitarbeiten.

Derzeit sind zahllose An- und Abflugverfahren im Gespräch. Bislang hat die Regierung an der traditionellen Nordausrichtung des Zürcher Flughafens festgehalten. Bleibt es dabei oder sind andere Lösungen durchaus denkbar?

Bundesrat Moritz Leuenberger sagte vor kurzem, ideal wäre, das An- und Abflugverfahren so zu organisieren, dass unter der Flugschneise keine Menschen wohnen. Dieses Ideal kann aus realistischen Gründen am Zürcher Flughafen nicht erreicht werden. Wir versuchen, eine Lösung zu finden, die diesem Ideal am nächsten kommt. Angestrebt wird ein An- und Abflugregime, welches möglichst wenige Menschen belastet. Das schreibt das eidgenössische Umweltgesetz zwingend vor. Ein solcher nationaler Grundsatz darf beim Zürcher Flughafen nicht leichtfertig über Bord geworfen werden.

Der Norden und der Osten sowie die Nachbarkantone favorisieren das Rotationsprinzip mit Zeitfenstern. Ist das für Sie und die Regierung noch eine diskutabile Variante?

Das Rotationsprinzip sowie weitere Varianten müssen vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) noch unter dem Aspekt Sicherheit überprüft werden. In die politische Diskussion sollen nur jene Varianten einfließen, die den Sicherheitskriterien genügen und technisch machbar sind. Zudem sollen nur Varianten zugelassen werden, die einen möglichst zuverlässigen Flugbetrieb erlauben. Das heisst, dass das neue Flugregime wettertauglich sein muss, damit bei jedem Wetter sicher gestartet und gelandet werden kann. Erst wenn das Pistensystem technisch so aufgerüstet ist, dass praktisch bei jeder Wetterlage geflogen werden kann, können die geforderten Ruhefenster eingeführt werden. Diese machen nur Sinn, wenn sie auch eingehalten werden können. Sonst gibt es nur Ärger.

Das Projekt «Relief» sieht eine Nord- und Ostausrichtung des Zürcher Flughafens vor. Wird das Projekt angesichts des breiten Widerstands weiterverfolgt?

«Relief» ist ein reines Expertenprojekt, das unter der Vorgabe, möglichst wenige Menschen mit Fluglärm zu belasten, verschiedene An- und Abflugvarianten bis hin zum Pistenausbau vorschlägt. Die Vorschläge können einzeln oder gesamthaft umgesetzt werden. Der Regierungsrat prüft derzeit die politische Machbarkeit der Vorschläge. Das braucht eine bestimmte Zeit. Mir ist es lieber, der Regierungsrat nimmt sich Zeit, damit er voll und ganz hinter dem gefällten Entscheid stehen kann.

Der Regierungsrat hat klar signalisiert, dass Südanflüge nicht von Dauer sind. Hält er daran fest oder muss doch mit einem Dauerzustand gerechnet werden?

Der Regierungsrat ist nach wie vor der festen Meinung, dass Südanflüge nicht von Dauer sein dürfen. Die Lärmbelastung ist vorab für Schwamendingen und Stettbach sowie für die angrenzenden Südgemeinden auf Dauer unzumut- und unhaltbar. In keiner anderen Flugrichtung donnern die Flugzeuge in der letzten Anflugsphase derart tief über so viele Hausdächer. Bei Vorliegen des neuen Betriebsreglements Ende 2007 dürfte das Provisorium Südanflüge beendet sein. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass nach Aussage von Sicherheitsexperten der Südanflug bei bestimmten Wetterlagen als die sicherste Landeversion gilt. So kann es in Einzelfällen vorkommen, dass der Zürcher Flughafen auch nach 2007 vereinzelt von Süden her angefliegen wird.

Mit Deutschland soll neu verhandelt werden. Skeptiker glauben nicht an einen Gesinnungswandel der Deutschen. Wie beurteilen Sie die Chance, dass mit dem nördlichen Nachbarland eine einvernehmliche neue Lösung gefunden werden kann?

Ich glaube fest an eine neue Lösung mit Deutschland. Das Nachbarland sieht selbst ein, dass das heutige An- und Abflugregime am Zürcher Flughafen nicht ideal ist. Wir müssen lernen, dass der Flughafen nur ein Aspekt in der Zusammenarbeit mit Deutschland ist und dass es ein Geben und Nehmen gibt. Beim Schienenverkehr beispielsweise hat Deutschland ein eminentes Interesse, dass die Verbindungen Zürich-Schaffhausen-Stuttgart und Zürich-St. Gallen-München gesichert werden können. Auch in der Landwirtschaft und im wirtschaftlichen Austausch gilt es, eine einvernehmliche Zusammenarbeit zu pflegen. Wir sind daran, das Gesprächsklima mit Deutschland zu verbessern und alle Aspekte der Zusammenarbeit zu diskutieren. Ein Gesinnungswandel der Deutschen ist heute spürbar. Deshalb ist meine Zuversicht, dass beim Flughafen eine neue praktikable Lösung gefunden werden kann, gerechtfertigt.

Politisch gefordert wird weiter die rasche Einführung des gekröpften Nordanflugs. Wie steht es damit?

Das Bewilligungsgesuch für die Einführung des gekröpften Nordanflugs wird Ende dieses Jahres eingereicht. Das Departement von Bundesrat Moritz Leuenberger muss danach entscheiden, ob und unter welchen Bedingungen der gekröpfte Nordanflug eingeführt wird. Persönlich bin ich für eine rasche Einführung des neuen Anflugregimes, denn es bringt für die Südgemeinden eine spürbare Entlastung.

Wie erleben und verkaufen Sie persönlich den Frontenkrieg im unsäglichen Fluglärmstreit?

Ich bin schon lange in der Politik und habe viele harte Auseinandersetzungen erlebt. Beim Flughafendossier verfolge ich klar das Ziel, mit viel persönlichem Einsatz und Geduld die verhärteten Fronten aufzuweichen. Erst dann kann zusammen mit der Bevölkerung eine einvernehmliche Lösung gefunden werden.

Interview: Linus Baur